Switzerland - Bundesrat

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung

betreffend den

Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen.

Vom 25. März 1897.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung

betreffend den

Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen.

Vom 25. März 1897.



Inhaltsverzeichnis.

über die Ermittlung der Entschädigungssummen, welche bei Erwerbung der schweizerischen Hauptbahnen auf den nächsten Rückkaufstermin vom Bunde zu bezahlen sein werden, zeigten die Schwierigkeiten, welche sich einer zuverlässigen Berechnung entgegenstellten. Mit Botschaft vom 11. November 1895 beantragte daher der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Erlaß eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, welches bezweckte, die Bahngesellschaften zur linienweisen Ausscheidung ihrer Rechnungen zu veranlassen, die für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebenden Begriffe des Reinertrages und des Anlagekapitals in einer für die Bahnen beim Rückkauf verbindlichen Weise festzulegen und die Bahnunternehmungen anzuhalten, schon vor Eintritt des Kündigungstermins die Nachweise über den jährlichen Reinertrag und das Anlagekapital einzureichen, und endlich allfällige Streitpunkte über die Auslegung der Rückkaufsbestimmungen successive durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen und damit für den konzessionsgemäßen Rückkauf eine liquide Situation zu schaffen.

Nachdem die Bundesversammlung dieses Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 erlassen hat und dasselbe in der Volksabstimmung vom 4. Oktober 1896 mit 223 228 gegen 176 577 Stimmen angenommen worden ist, war uns die Möglichkeit gegeben, die Untersuchungen über den konzessionsgemäßen Rückkauf zum Abschluß zu bringen und wir sind in der Lage, Ihnen über deren Resultate hiermit einläßlich zu berichten und den Antrag auf Erlaß eines Bundesgesetzes betreffend Ankündigung des Rückkaufes gegenüber den schweizerischen Hauptbahnen zu stellen.

Da hiermit die schweizerische Eisenbahnpolitik an einem bedeutsamen Wendepunkte angelangt ist, rechtfertigt es sich, einen kurzen Rückblick auf deren bisherige Entwicklung zu werfen; es wird diese summarische Darstellung der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens zugleich die Motive enthalten, welche mit Notwendigkeit auf eine Änderung hinweisen.

I.

Bisherige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens.

1.

Gesetzgebung.

Von Eisenbahnen wird im Schoße eidgenössischer Behörden zum ersten Male gesprochen bei Beratung der Bundesverfassung von 1848. Die Revisionskommission der konstituierenden Tagsatzung sagt in ihrem Berichte zum Verfassungsentwurf vom 26. April 1848 bei Art. 23, welcher von der Erstellung öffentlicher Werke handelt:

„Die Eidgenossenschaft kann auf ihre Kosten öffentliche Werke errichten oder die Errichtung derselben unterstützen und zu diesem Zweck gegen Entschädigung das Recht der Expropriation geltend machen. Bei diesem Artikel hatte man besonders die Einführung von Eisenbahnen im Auge.“

Dieser Gesichtspunkt wurde auch bei der Beratung des Kommissionalentwurfes durch die Tagsatzung hervorgehoben und die Aufnahme des Artikels mit der Erklärung unterstützt: „Es werde die Schweiz sich auch in Beziehung auf die Eisenbahnen künftig nicht mehr passiv wie bisher verhalten können; sie werde durch die Verhältnisse getrieben, diesem wichtigen Verkehrsmittel größere Aufmerksamkeit zu leihen, wenn sie nicht Gefahr laufen wolle, ihren Transithandel, sowie teilweise auch den Absatz ihrer Waren zu verlieren.“ *)

Von den gleichen Erwägungen geleitet hat die Bundesversammlung mit Beschluß vom 18. Dezember 1849 **) den Bundesrat eingeladen, ihr folgende Vorlagen zu machen:

„1. den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze, unter Zuziehung unbeteiligter Experten zur Vornahme der technischen Vorarbeiten;

2. den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend die Expropriation für schweizerische Eisenbahnbauten, und

---

*) Abschied des Jahres 1847, IV. Teil, pag. 184.

**) Bundesblatt 1851, I, 347.

3. Gutachten und Anträge über die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die Konzessionsbestimmungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften" u. s. w.

Der zweite Auftrag wurde erledigt durch Erlaß des mit Botschaft des Bundesrates vom 25. Februar 1850 vorgeschlagenen Bundesgesetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850*), welches heute noch in Kraft besteht.

Zur Begutachtung der Eisenbahnfrage im allgemeinen wurden bekannte Fachmänner beigezogen. In technischer Hinsicht wurde der englische Ingenieur Stephenson angefragt, in welcher für die Interessen der Schweiz vorteilhaftesten Weise Eisenbahnen erstellt werden sollen, sowie, ob ein Übergang über die Alpen mit Rücksicht auf das Verhältnis der Kosten zum mutmaßlichen Reinertrag sich ausführen lasse. Der von Herrn Stephenson in Verbindung mit Herrn Ingenieur Swinburne erstattete Bericht**) bezeichnete die Kosten einer Alpenbahn als mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten einer Alpenüberschienung nicht zum voraus bestimmbar, immerhin aber die notwendigen Ausgaben als durch die zwischen dem Norden und Süden der Alpen bestehenden Handelsverhältnisse nicht gerechtfertigt. Im übrigen wurde die Erstellung eines Bahnnetzes empfohlen, welches den Bodensee mit dem Genfersee verbinden, ab Olten eine Linie nach Basel anschließen und einige Zweiglinien beifügen sollte, mit einer Gesamtlänge von 650 Kilometern, einem Kostenvoranschlag von Fr. 101 736 800 für einspurige und einem solchen von Fr. 113 451 800 für zweispurige Linien, unter der Voraussetzung einer Mitbenutzung der vorhandenen Wasserstraßen, oder mit einem Kostenvoranschlage von Fr. 118 132 300 beziehungsweise Fr. 132 151 800 bei Ersetzung auch der Wasserstraßen durch Eisenbahnen. Dabei machten die Experten ernstlich auf die Erfahrungen aufmerksam, welche in andern Ländern gemacht worden waren, weil bei Anlage des Eisenbahnnetzes die vorhandenen Interessen nicht auf die sorgfältigste Weise abgewogen und berücksichtigt wurden. Nirgends habe die freie Konkurrenz im Eisenbahnwesen gute Früchte getragen; das Publikum habe nichts verspürt von den angeblichen Wohlthaten, welche diese Konkurrenz ihm hätte bieten sollen, „wohlberechnete Unternehmungen, die den besten Erfolg verdient hätten, seien total zu Grunde gegangen und die Gesellschaften

---

*) Amtliche Sammlung der Eisenbahnakten I, 3.

**) Bundesblatt 1850, III, 429.

hätten Kombinationen und Einrichtungen gefunden, durch die sie in Stand gesetzt wurden, mit den wenigst möglichen Ausgaben das Publikum soviel als möglich auszubeuten". Auch die Erstellung der sogenannten „kürzesten Linien" habe in England und andern Ländern eine ungeheuere Verschleuderung von Kapital zur Folge gehabt, insofern neue Linien angelegt worden seien, nur um einige Kilometer zu ersparen.

Die Herren C. Geigy in Basel und J. M. Ziegler in Winterthur begutachteten in einläßlichem Bericht vom 31. Oktober 1850*) die Zweckmäßigkeit und die Art und Weise einer finanziellen Beteiligung des Bundes an Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Sie waren der Ansicht, daß das von den Herren Stephenson und Swinburne projektierte beschränkte Bahnnetz ohne Beteiligung des Staates nicht ausgeführt werden könne, daß der Staat aber für Herstellung der Eisenbahnen so viel leisten solle, als ihm überhaupt möglich sei; die hierfür verfügbaren Kräfte liegen nun beim Bund und bei den Kantonen und müssen beiderseits herbeigezogen werden, wenn nicht große finanzielle Gefahren eintreten sollen. Die staatliche Beteiligung habe stattzufinden in Form einer Zinsengarantie, sei es, daß die Ausführung der Bahnen durch Gesellschaften unter Kontrolle des Staates oder durch einen vom Bundesrate und von den Kantonsregierungen ernannten Verwaltungsrat als gemeinschaftliches Unternehmen des Bundes und der Kantone übernommen werde. Für die Ausführung durch Gesellschaften mit Zinsengarantie seitens des Staates trat Herr Ziegler ein; Herr Geigy dagegen empfahl die Staatsgarantie in der Meinung, daß der Bund das Eisenbahnnetz in Unterabteilungen zerlege, welche selbständig durch von Bund und Kantonen gewählte Verwaltungen administriert werden sollen, die das erforderliche Kapital namens des Bundes gegen Eisenbahnpartialen aufzubringen hätten, welchen Partialen außer einem garantierten Zins von 3½ % auch ein Anteil am eventuellen Gewinn zukommen sollte und welche der Staat nach 50 Jahren zum Nennwerte einzulösen berechtigt sein sollte. Es spreche nichts dafür, daß eine vom Staate abhängige Verwaltungsbehörde weniger sorgfältig zu Werke gehe als die Leiter einer Privatgesellschaft; die bessern Resultate der Privateisenbahnen beweisen nichts, wenn diese sich die ertragsreichern Linien auszusuchen verstanden haben. Die Gründe für Leitung durch den Staat liegen im Wesen der Eisenbahnen, da dieselben Straßen höherer Ordnung seien, die so viel und so gut als möglich dem

---

*) Bundesblatt 1850, III, 579.

Publikum zugänglich zu machen seien. Die Eisenbahnen werden als Mittelglieder eines großen internationalen Verkehrs hinsichtlich der Konkurrenz der verschiedenen Länder um den Transit nur in der Hand des Staates ihre volle Bedeutung und Nützlichkeit entfalten können. „Wir sind nun bald von allen Seiten von Staatsbahnen umgeben; würden wir wohl in allen Verhältnissen durch das Mittel der Privatgesellschaften das Gleichgewicht halten können?“ Das Bedürfnis der weitern Entwicklung und Vervollkommnung des Eisenbahnwesens würde es bald bereuen lassen, wenn der Staat das neue Verkehrsmittel für längere Zeit aus der Hand gegeben hätte. Herr Geigy erinnert ferner an das Monopol, welches dem Inhaber einer Konzession thatsächlich gewährt sei, an die Gefahren einer engherzigen Tarifpolitik, an die Kollisionen, welche zwischen den Gesellschaften und den Organen des Staates notwendig entstehen müssen, wenn die eine Partei ihre Interessen und die andere ihre Pflicht vertrete. Die Forderung der Mitbeteiligung der Kantone wurde speciell mit dem Hinweise begründet, daß dem Bunde die Mittel fehlen, um ein allfälliges Betriebsdefizit zu übernehmen, welches eintreten würde, falls die Rendite der schweizerischen Bahnen im Durchschnitt nur 2 % betragen sollte. Eventuell machte Herr Geigy die Anregung, die Mittel zum Bahnbau durch ein Staatsanleihen zu beschaffen, welches seine Schrecken verliere, wenn es bloß zu produktiven Zwecken aufgenommen werde.

Der Bundesrat schloß sich in seiner Botschaft vom 7. April 1851 *) den Anschauungen des Herrn Geigy an; die alleinige Übernahme des Bahnbaues durch den Bund sei nicht möglich, da diesem für außerordentliche Zwecke jährlich nur Fr. 330 000 zur Verfügung stehen, während bei nur 2 % Reinertrag auf dem verwendeten Kapital ein jährliches Deficit von Fr. 1 526 152 bei einer Zinsengarantie von 3½ % und ein solches von Fr. 2 034 736 oder von Fr. 2 543 420 bei einer Verzinsung des aufzunehmenden Kapitales zu 4 % oder 4½ % sich ergeben würde. Den Bau durch Privatgesellschaften beantragte der Bundesrat abzulehnen: eine zureichende Kontrolle sei kaum möglich; ein reiner Privatbau könnte an der Schwierigkeit der Geldbeschaffung scheitern und der Staat müßte schließlich doch mit seiner Hülfe eingreifen; die Gesellschaften mit ihren Sonderinteressen wären geeignet, einen Staat im Staate zu schaffen und damit eine Gefahr selbst in politischer Hinsicht zu bilden; Herr Stephenson, der die Nachteile des Privatbaues in der Nähe gesehen habe, rate entschieden von demselben ab; die Be-

*) Bundesblatt 1851, I, 347.

hauptung, daß die Privaten wohlfeiler und solider als der Staat bauen und besser administrieren, sei nur in sehr beschränktem Umfange richtig, nämlich für Unternehmungen Einzelner, wo das eigene Interesse der mächtigste Hebel sei, das Geschäft fleißig, gewissenhaft und intelligent zu betreiben; durch Gewährung freierer Gebahrung könne eine Privatgesellschaft eher hervorragende Leiter gewinnen, damit werde aber auch die Kontrolle laxer, woraus schon bittere Erfahrungen für die Aktionäre entstanden; dem schweizerischen Verkehre sei mit Privatgesellschaften nicht gedient, weil diese voraussichtlich sich auf die Linien beschränken würden, welche eine größere Rentabilität versprechen, und diejenigen vernachlässigen, welche für die Post- und Zollverwaltung, sowie für die Landesverteidigung sehr wichtig wären; wenn der Staat sich nachträglich doch zu Beiträgen verstehen müßte, wäre er nicht mehr in der gleich günstigen Lage, wie wenn er die Angelegenheit von Anfang an in der Hand gehabt hätte. Das einfachste und anderwärts bereits bewährte System sei der Bau durch den Staat; dieser soll das Eisenbahnnetz von sich aus bestimmen, das erforderliche Geld durch Anleihen beschaffen und dann mit dem Bau der Abteilungen beginnen, welche die meiste Rentabilität versprechen; den Bedenken gegen die Leitung der Eisenbahnen durch eine politische Behörde könne durch eine zweckmäßige Organisation begegnet werden; die Mitbeteiligung der Kantone an der Verwaltung und am finanziellen Erfolg entspreche dem Charakter des Bundesstaates und werde die Begehrlichkeit nach Erstellung neuer Linien zurückhalten, da die Kantone mitzuprüfen haben, ob die Interessen groß genug seien, um die auch sie treffenden Opfer zu bringen; wo Kantone und Kapitalisten sich scheuen, Gelder in Bahnen anzulegen, werde auch für den Bund keine Veranlassung zu großen Leistungen vorhanden sein.

Die Kommission des Nationalrates sprach sich in ausführlichem Berichte vom Mai 1852 mit Mehrheit (6 gegen 5 Stimmen) für den Vorschlag des Bundesrates aus, indem sie mit den patriotischen Worten schloß: „Das Eisenbahnwesen der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue That der lebenskräftigen Demokratie, ein großes Denkmal unseres neuen Bundes!“ *) Gleichwohl entschied der Nationalrat, ohne daß nur eine allgemeine Diskussion stattgefunden hätte, am 8. Juli 1852 mit 68 gegen 22 Stimmen für den Privatbau gemäß dem Antrag der Minderheit der nationalrätlichen Kommission.

*) Bundesblatt 1852, II, 1, 157, 385.

Diese war der Ansicht*), die mit dem Privatbahnsystem verbundenen Gefahren könnten an Hand der anderwärts gemachten Erfahrungen vermieden werden; wo der Staatsbau bisher durchgeführt worden, seien ganz besondere Verhältnisse maßgebend gewesen; Privatgesellschaften werden rascher und wohlfeiler bauen und ökonomischer und besser betreiben; gegen willkürliche Transportpreise könne durch Konzessionsbestimmungen Vorsorge getroffen werden, auch schütze das eigene Interesse der Gesellschaften gegen Mißbrauch; Papierspekulationen könnten auch mit Staatspapieren getrieben werden; vor Vergewaltigung des Verkehres gewähre die Oberaufsicht des Bundes bessern Schutz als direktes Eingreifen des Staates; man werde vom Bund ein Eisenbahnnetz erhalten, „das vielleicht allen Ab- und Aussichten, nur nicht den wahren wohlverstandenen Rücksichten des Bundes und der Kantone und dem Zweck des neuen Transportsystems entsprechen werde“; der Bund sei nicht befugt, zu andern Zwecken Schulden zu kontrahieren als zur Verteidigung der Freiheit und Integrität des Landes, er würde auch nur zu schweren Bedingungen Geld finden; in der Zinsengarantie liege indirekt auch eine Staatsschuld, dieselbe sei aber noch bedenklicher, da unter ihrem Schatten die rechte Thatkraft sich nicht entwickle; die Beihülfe des Bundes durch Übernahme von Aktien rufe einem Markt der verschiedenen Interessengruppen; Bundessubventionen wären schädlich, wenn sie Unternehmungen geleistet würden, die nicht genügenden Ertrag abwerfen und daher nicht existenzberechtigt seien.

Von solchen Anschauungen geleitet, lehnte die Bundesversammlung Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Bund oder unter seiner Mitwirkung ab. Nicht einmal das Recht der Konzessionserteilung wurde dem Bunde vorbehalten, sondern den Kantonen überlassen, ohne daß nur eine allgemeine Regel für den Inhalt der Konzessionen aufgestellt worden wäre. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852**) begnügte sich vielmehr mit Aufstellung folgender Grundsätze: Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen. Die Konzessionen gehen zunächst von den Kantonen aus, unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes. Diese ist aber zu erteilen, falls nicht durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossen-

*) Bundesblatt 1852, II, 49.

**) Amtliche Sammlung der Eisenbahnakten I, 21.

schaft verletzt werden. Vorbehalten bleiben die noch in Kraft stehenden Verpflichtungen der Bahnen gegenüber Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung. Den Bahnen wird für zehn Jahre Zollbefreiung für ihre Bezüge von Oberbau- und Rollmaterial gewährt; sie haben dagegen Einrichtungen für ungehinderte Erhebung der Zölle auf den Stationen zu treffen. Den Bahnen wird das Expropriationsrecht gemäß Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 verliehen. Für den Beginn der Erdarbeiten und Leistung des Finanzausweises sind in den Konzessionen Fristen anzusetzen, bei deren Nichteinhaltung die Konzession erlöscht. Der Bund wird Bestimmungen aufstellen zur Sicherung der technischen Einheit. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, den Anschluß anderer Bahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifsätze zu ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Jede Konzession hat die Bedingungen des Rückkaufes festzusetzen (über deren Inhalt fehlt aber im Gesetz jede Vorschrift). Bei den Verhandlungen der Kantone mit den Interessenten über die Konzessionserteilung kann sich der Bundesrat vertreten lassen. Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Bald zeigte sich, daß das angenommene System, welches den Haupteinfluß im Eisenbahnwesen den Kantonen vorbehielt, ein mangelhaftes sei, in dem gerade das volkswirtschaftlich so wichtige Verkehrswesen eine Regelung nach einheitlichen Grundsätzen verlangte. Schon im Jahr 1869 wurde der Bundesrat von der Bundesversammlung eingeladen, „Bericht und Antrag darüber vorzulegen, in welcher Weise dem Bunde in Bezug auf den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen weitere Befugnisse eingeräumt werden können“.

Durch den am 15. Oktober 1869 in Bern abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien über den Bau einer Gotthardbahn und den nachherigen Beitritt des Norddeutschen Bundes zu demselben wurde das Bedürfnis einer grundsätzlichen Änderung noch dringender nachgewiesen. Dieser Vertrag legte eine größere Anzahl von Kompetenzen, die laut der bestehenden Gesetzgebung

den Kantonen allein angehörten, in die Hand des Bundes. Bei dessen Behandlung in der Bundesversammlung machte sich daher die Ansicht geltend, daß es nicht angemessen sei, ein doppeltes Eisenbahnrecht festzuhalten, daß bei der Revision des Eisenbahngesetzes vielmehr darauf Bedacht genommen werden müsse, die Kompetenzen des Bundes gleichmäßig gegenüber sämtlichen Eisenbahnen zu erweitern. Beim Erlaß des Bundesgesetzes von 1852 war vor der wichtigen Frage, ob der Bund oder die Privatindustrie die Bahnen zu bauen habe, die nicht weniger bedeutsame Frage über das Verhältnis zwischen Bund und Kantonen unter Voraussetzung des Privatbaues fast ganz unbeachtet geblieben. „Man glaubte sich vor der gefürchteten Tendenz des Bundes, das Eisenbahnwesen zu seiner Domäne zu machen, nicht besser schützen zu können, als durch Reduktion des Einflusses des Bundes im Eisenbahnwesen auf das denkbar geringste Maß.“ Daß das Gesetz von 1852 in der Regulierung dieses Verhältnisses von Bund und Kantonen fehlgegriffen hatte, war nach den gemachten Erfahrungen eine allgemein anerkannte Sache. *)

Es hatten sich nämlich, getragen von der großen materiellen Zeitströmung der ersten Hälfte der fünfziger Jahre, einige Gesellschaften gebildet, welche ihr Netz über eine größere Zahl von Kantonen ausdehnten, und durch das Mittel von Ausschluß-, Prioritäts- und Vorzugsrechten, welche die Kantone in der ersten Freude über das neue Verkehrsmittel ohne Bedenken einräumten, die möglichen Konkurrenzen ausschlossen und sich ein dauerndes Monopol sicherten. Nachdem sie sich einmal fest eingerichtet hatten, kamen sie in Konflikte aller Art, sowohl unter sich selbst als mit den Kantonsbehörden und mit den öffentlichen Verkehrsbedüfnissen. Dieselben betrafen die Erstellung neuer Linien oder die Vergebung derselben an andere Gesellschaften, die Regulierung der Anschlußverhältnisse, das Ineinandergreifen der Fahrpläne, die Einrichtung von Schnellzügen, die Tariffragen, die Haftpflicht u. s. w. Da die Netze der größern Gesellschaften eine Mehrzahl von Kantonen umfaßten, so war der einzelne Kanton nicht im stande, seine Autorität geltend zu machen, und einer Verständigung unter den einzelnen Kantonen zu gemeinsamer Aktion boten in der Regel die verschiedenen Interessen und Dispositionen derselben unübersteigliche Schwierigkeiten. Da bei dieser Sachlage die Kantonalgewalt ohnmächtig war, die Bundesgewalt aber eingreifender Kompetenzen

---

*) Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1871 zum revidierten Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, 4—5 (Bundesbl. 1871, II).

entbehrte, so bildete sich allmählich eine gewisse Souveränität der Eisenbahngesellschaften aus, welche unter der Devise, daß die Verkehrs- und Eisenbahninteressen zusammenfallen, den Verkehr so ziemlich nach ihrem Gutdünken beherrschten.

Dieser Zustand erregte in der öffentlichen Meinung immer stärkern Anstoß und der Ruf nach Abhülfe wurde immer dringender. Als Mittel wurde von der einen Seite wieder die Idee der Übernahme der Bahnen durch den Bund verfochten, von der andern mit den bekannten Gründen abgelehnt. Dagegen drang in immer größern Kreisen die Ansicht durch, daß die Eisenbahngesellschaften in allen Beziehungen dem öffentlichen und bürgerlichen Recht des Landes gleich allen andern industriellen Gesellschaften zu unterwerfen und die Staatsaufsicht über dieselben in viel kräftigerer Weise zu organisieren sei. Da, gestützt auf diese öffentliche Meinung, auch einige Kantonsregierungen anfingen, ihre Hoheitsrechte wenigstens auf ihrem beschränkten Gebiete schärfer auszuüben und namentlich bei Konzessionserteilungen die Gelegenheit benützten, um möglichst viele Vorteile für die kantonalen Interessen zu erreichen, suchten nun auch die Eisenbahngesellschaften selbst den Schutz des Bundes nach und verlangten, daß der Einfluß der Kantone im Eisenbahnwesen verschwinden solle.

Der Gesetzesentwurf des Bundesrates von 1871 hielt an dem Grundsatze fest, daß in einem Zusammenwirken von Bund und Kantonen die nationalen und die lokalen Interessen ihre richtigste Befriedigung finden, daß dagegen in vielen Fällen das Verhältnis, in welchem diese beiden Gewalten zu einander standen, geändert werden müsse, indem das Entscheidungsrecht über alle größern Bau- und Betriebsfragen mehr in die Hand des Bundes gelegt werde. Bei der Neubeordnung dieser Verhältnisse gingen die Bundesbehörden, entgegen den Prätentionen der Bahngesellschaften, von der Ansicht aus, daß der Bund berechtigt sei, das bestehende Eisenbahnrecht frei umzugestalten, und daß er durch die erteilten Konzessionen, die nicht etwa zweiseitige Verträge, sondern einseitige Akte der Staatshoheit seien, in der freien Ausübung seines Gesetzgebungsrechtes in keiner Weise beschränkt werde. Die Bahnen hatten nämlich den unhaltbaren Standpunkt eingenommen, daß nicht nur die Konzession ein unabänderlicher Privatvertrag sei, sondern daß auch das Eisenbahngesetz von 1852 einen Bestandteil dieses Vertrages bilde und daher vom Staate nur mit Zustimmung des Konzessionsinhabers abgeändert werden dürfe. Auch eine Entschädigungspflicht wegen Eingriffen in die gewährte Konzession wurde vom Bunde nur in der dreifachen Beschränkung anerkannt,

daß ein wirkliches Privatrecht verletzt werde, daß ein Schaden nachgewiesen sei und daß die Staatsbehörden nicht innert den anerkannten Grenzen ihrer Kompetenzen gehandelt haben; Forderungen auf Schadensersatz wegen Beeinträchtigung konzessionsgemäßer Rechte seien sodann vor dem ordentlichen Richter des Landes anzubringen und zu entscheiden, und es müsse notwendig mit der Übung gebrochen werden, Streitpunkte zwischen Staat und Gesellschaft schiedsgerichtlich auszutragen. *)

Die Bundesversammlung schloß sich in starker Mehrheit der Auffassung des Bundesrates an und es wurde am 23. Dezember 1872 das heute noch geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erlassen. **)

Während bisher der Bund bloß das Recht der Genehmigung der von den Kantonen ausgehenden Konzessionen hatte und das Recht der Nichtgenehmigung auf den Entscheid der Frage beschränkt war, ob durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden, wurde nun die Konzessionserteilung einheitlich dem Bunde übertragen und den beteiligten Kantonen nur das Recht gewährt, bei den vorbereitenden Verhandlungen mitzuwirken und allfällig nicht berücksichtigte Einwendungen und Begehren in letzter Instanz bei der Bundesversammlung geltend zu machen. Diese ist aber berechtigt eine Konzession auch dann zu erteilen, wenn gegen dieselbe von einem Kanton Einsprache erhoben wird; nur bleibt in diesem Falle dem betreffenden Kantone das Recht gewahrt, den Bau und Betrieb der Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen. Die Erteilung einer Konzession kann verweigert werden, wenn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden. Anderseits wird der Bund im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen und insbesondere den Bestrebungen im Osten, im Centrum und im Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlußbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten lassen.

Das Gesetz enthält sodann ausführliche Bestimmungen über den Inhalt der Konzessionen und die Rechtsstellung der Konzes-

---

*) Die citierte Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1871, 6—10.

**) Amtliche Sammlung der Eisenbahnakten. Neue Folge I, 7.

sionäre. Von grundsätzlicher Bedeutung ist das Verbot der Ausschluß- und Vorzugsrechte; bezüglich solcher von den Kantonen in den bisherigen Konzessionen bereits zugestandener Rechte bleibt der Bund in der Rechtsstellung, welche er sich bei Genehmigung der betreffenden Konzessionen gewahrt hat. Soweit die staatshoheitlichen Rechte von den Kantonen an den Bund übergehen, sind die Bestimmungen des neuen Gesetzes auch für die bisher von den Kantonen erteilten Konzessionen maßgebend. Das Recht der Genehmigung der Statuten der Bahngesellschaften steht dem Bunde zu und ist nur die Ansicht der Kantonsregierungen hierüber einzuholen. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Bundes darf weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit noch dürfen einzelne in derselben enthaltenen Rechte und Pflichten in irgend welcher Form an einen Dritten übertragen werden; auch bezüglich solcher Übertragungen sind die beteiligten Kantonsregierungen anzuhören.

Es folgen Vorschriften über den Baubeginn, die Leistung eines genügenden Ausweises über gehörige Fortführung der Bauarbeiten, die Vollendungsfristen, die Planvorlagen und deren Genehmigung nach Anhörung der Kantonsregierungen, den Ausbau der ersten Anlagen im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes erweiterter Verkehrsbedürfnisse oder der Landesverteidigung, die Kreuzung der Bahn durch Straßen, Wege, Wasser- und Gasleitungen, Transmissionen u. s. w., die Vorkehren zur Sicherung des Straßenverkehres während des Bahnbaues u. dergl.

Sodann werden die Beziehungen der Bahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung, sowie zur Militärverwaltung geordnet und die Konzessionsgebühr für den regelmäßigen periodischen Personentransport im Sinne einer Erhöhung der bisherigen Gebühren neu festgesetzt. Die Bahngesellschaften werden endlich verpflichtet, ihre Jahresberichte und Jahresrechnungen, sowie das für Erstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderliche Material dem Bundesrate einzureichen.

Wenn eine Bahngesellschaft während des Bahnbaues die ihr vom Bunde gestellten Baufristen nicht einhält und die Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert. Wenn nach der Betriebseröffnung eine Gesellschaft die Verpflichtungen, welche ihr laut Konzession und Gesetz obliegen, nicht erfüllt und einer bezüglichen Aufforderung des Bundesrates nicht nachkommt, so hat der Bundesrat bei der Bundesversammlung die Ansetzung einer letzten Frist zu beantragen und kann inzwischen zur Forterhaltung des Bahnbetriebes und zur Sicherung anderer beteiligter

Interessen die nötigen Maßnahmen treffen. Bleibt auch die Fristansetzung der Bundesversammlung ohne Erfolg, so erklärt diese die Konzession als verwirkt und es wird alsdann die Bahn für Rechnung der Gesellschaft versteigert. Die Erfahrung hat gezeigt, daß diese Art, die Bahnen zur Nachachtung bestehender Gesetze und Konzessionen anzuhalten, wenig Erfolg haben konnte; das Verfahren ist einerseits zu schleppend, um die in Eisenbahnsachen erforderliche rasche Wirkung zu sichern, und anderseits sind die angedrohten Straffolgen zu groß, um in den gewöhnlichen Fällen des Ungehorsams angewendet zu werden.

Das Gesetz enthält in einem weitern Abschnitt einläßliche Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes, insbesondere über die Einheit in technischer Beziehung, Einrichtung des Wagenmaterials u. s. w., Betriebsführung nach einheitlichen Grundsätzen, Erhaltung der Bahnanlagen und des Bahnmaterials in betriebssicherm Zustand, Ausrüstung der Bahnen mit ausreichendem Betriebsmaterial, Handhabung der Bahnpolizei, Genehmigung der Fahrpläne. Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen, andern schweizerischen Bahnunternehmungen den technischen und Betriebsanschluß in schicklicher Weise ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehrs zu gestatten, wurde ausdrücklich auf die Einräumung der Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation ausgedehnt. Dem Bunde wurde eine eingehende Kontrolle über das Tarifwesen eingeräumt und es wurden einige wegleitende Grundsätze für gleichmäßige Behandlung aller Transportanten innerhalb der konzessionsgemäßen Taxen aufgestellt.

Die Tendenz des Gesetzes wird vom Bundesrat mit folgenden Sätzen bezeichnet: „In höherm Maße (als gegenüber den Kantonen) vermehren sich die Kompetenzen des Bundes gegenüber den Eisenbahngesellschaften. Die Kantone verlieren aber dabei nichts, sondern es wird lediglich die gelegentlich berührte Souveränität der Eisenbahngesellschaften beseitigt und das allgemeine Landesrecht auch ihnen gegenüber zur Geltung gebracht. Dagegen wurde sorgfältig vermieden, den ökonomischen Interessen dieser Unternehmungen zu nahe zu treten. Die Schweiz bedarf für den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes noch in hohem Maße des Kredites und dieser beansprucht vor allem Achtung der erworbenen Rechte. Ein willkürliches Eingreifen in diese Verhältnisse würde nicht sowohl die bestehenden Unternehmungen berühren, sondern in viel

höherem Maße die zukünftigen. Gerechtigkeit ist auch in dieser Beziehung die beste Politik.

„Wir machen uns keine Illusionen darüber, daß mit diesem Gesetze sich weder alle vorhandenen Beschwerden erledigen, noch alle gehegten Wünsche verwirklichen werden. Von unsern Eisenbahnen krankt ein Teil an ökonomischen Leiden, die sich mit den besten Gesetzen nicht heilen lassen. Indes hat sich auch darin in den letzten Jahren viel gebessert und der wachsende Verkehr hilft einen Teil der Wunden heilen, während ein anderer vernarbt ist. Sind einmal die internationalen Anschlüsse, welche uns leider nach mehreren Seiten immer noch fehlen, erstellt, so darf unseres Erachtens das schweizerische Eisenbahnwesen einer hoffnungsvollen Zukunft entgegen sehen. Inzwischen wird man mit den ökonomisch schwächern Gesellschaften etwas Geduld haben müssen und dies wohl mit allgemeiner Zustimmung gerne thun, sobald man nur den guten Willen sieht.

„Die bisherigen Zustände im Eisenbahnwesen haben bewiesen, daß die Kantonalgewalt für sich allein nicht die nötige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesellschaften gegenüber die Rechte des Staates und die Interessen des Publikums vollkräftig zu wahren. Ob die Bundesgewalt in Verbindung mit der Kantonalgewalt diese Aufgabe besser erfüllen kann und wird, muß erst die Zukunft lehren. Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz das ihren Institutionen sonst konforme System der Überlassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privatthätigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach festhalten. Mißlingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen: Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.“ *)

Der Vollständigkeit wegen führen wir an, daß die Bundesversammlung sodann in Eisenbahnsachen noch folgende zum Teil durch das Gesetz vom 23. Dezember 1872 selbst vorgesehene, zum Teil auf dessen Grundlage fortbauende Bundesgesetze erlassen hat:

1. Gesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1874.
2. Gesetz betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vom 19. Dezember 1874.

---

* Die citierte Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1871. 55/56.

3. Gesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875, ersetzt durch das neue Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893.
4. Gesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875.
5. Gesetz betreffend Abänderung des Art. 9 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Freigebung des dritten Sonntags für Bahnbeamte und Angestellte) vom 14. Februar 1878.
6. Gesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878.
7. Gesetz betreffend Sicherstellung der Kranken-, Unterstützungs-, Pensions-, Depositen- und Ersparniskassen der Eisenbahnangestellten, sowie der von letztern geleisteten Kautionen vom 20. Dezember 1878.
8. Gesetz betreffend die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr vom 2. Juli 1880.
9. Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883, ersetzt durch das neue Gesetz über diesen Gegenstand vom 27. März 1896.
10. Gesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vom 28. Juni 1889.
11. Gesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und andern Transportanstalten vom 27. Juni 1890.
12. Gesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895.

Dazu kommen die gesetzlichen Erlasse über die Organisation des schweizerischen Eisenbahndepartementes als der Aufsichtsbehörde über das gesamte Eisenbahnwesen.

2.

Bauliche Entwicklung.

Unter dem Schutze der in ihren Grundzügen dargestellten Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen hat nun das schweizerische Eisenbahnnetz in der Hand der Privatgesellschaften folgende Entwicklung genommen:

Die den Staatsbau empfehlende Mehrheit der Kommission des Nationalrates hatte im Anschlusse an das Projekt von Stephenson vorgeschlagen, das Gesamtnetz in vier Gruppen einzuteilen und die Erstellung innert 12 Jahren vorzunehmen, so daß hätten gebaut werden sollen:

in der ersten Periode von 4 Jahren:

Basel-Olten,
Olten-Brugg,
Brugg-Baden (Baden-Zürich war schon seit dem 9. August 1847 im Betrieb);

in der zweiten Periode, 5. bis 8. Jahr:

Morges-Yverdon,
Yverdon-Murten,
Murten-Bern,
Bern-Olten,
Zürich-Rorschach;

in der dritten und vierten Gruppe, vom 9. bis 12. Jahr:

Genf-Morges,
Bern-Thun,
Zweigbahn nach Solothurn,
Olten-Luzern,
Winterthur-Schaffhausen,
Rapperswyl-Wesen-Glarus,
Rorschach-Chur,
Wallenstadt-Sargans,
Biasca-Locarno.

In Wirklichkeit wurden in erster Linie gebaut und dem Betriebe übergeben:

In der Westschweiz:

1. Vom Ouest-Suisse: Die Linie Yverdon-Bussigny am 7. Mai 1855, fortgesetzt in den Jahren 1856/58 nach Lausanne, Villeneuve und Bex, sowie nach Versoix, 1859 bis Vaumarcus, 1860 bis St-Maurice.
2. Von der Bahn Lyon-Genf die Strecke Genf-La Plaine am 18. März 1858, welche am 1. Januar 1862 an die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn überging, und die Strecke Genf-Versoix am 25. Juni 1858, am 1. Juli 1858 abgetreten an die Bahnunternehmung Lausanne-Freiburg-Sense und Genf-Versoix.

3. Von dieser Unternehmung die Linie Thörishaus-Balliswyl am 2. Juli 1860 und Balliswyl-Lausanne am 4. September 1862. Das ergänzte Netz wurde Eigentum des Kantons Freiburg am 1. Mai 1864.
4. Vom Franco-Suisse: Vaumarcus-Neuenstadt am 7. November 1859, Auvernier-Verrières am 24. Juli 1860.
5. Vom Jura Industriel: Chaux-de-Fonds-Locle am 2. Juli 1857, Chaux-de-Fonds-Convers am 27. November 1859, Neuenburg-Hauts-Geneveys am 1. Dezember 1859 und Hauts-Geneveys-Convers am 15. Juli 1860. Diese Linien gingen am 1. Januar 1865 an den neuen Jura Industriel über.
6. Von der Ligne d'Italie: Bouveret-Martigny am 14. Juli 1859 und Martigny-Sitten am 10. Mai 1860. Diese Linie wurde am 1. August 1867 durch die neue Ligne d'Italie übernommen, welche sie auf 15. Oktober 1868 bis Siders verlängerte. Diese Gesellschaft wurde am 1. Juni 1874 durch die Simplon-Bahn ersetzt, welche die Bahn auf 1. Juni 1877 bis Leuk und auf 1. Juli 1878 bis Brieg fortsetzte.

Die unter Ziffer 1, 3 und 4 erwähnten Bahnstrecken wurden durch die Fusion vom 1. Januar 1872 in der Suisse Occidentale zusammengefaßt und diese Gesellschaft vereinigte sich am 1. Juli 1881 mit der Simplon-Bahn, so daß nun mit Ausnahme der Linie Genf-La Plaine, welche der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn verblieb, alle Hauptlinien der Westschweiz in ein Unternehmen verbunden waren.

Nur die Bahnen des Kantons Neuenburg schlossen sich später zum Teil (die Strecken des Jura Industriel) an die Bernische Staatsbahn an, von der die Strecke Biel-Neuenstadt am 3. Dezember 1860, ursprünglich als Bestandteil der Ostwestbahn, dem Betrieb übergeben worden war, Biel-Zollikofen (-Bern) und (Bern-) Gümligen-Langnau am 1. Juni 1864.

In der Mittelschweiz hatte die Schweizerische Centralbahn am 19. Dezember 1854 die Strecke Basel-Liestal eröffnet und dieselbe auf 1. Juni 1855 bis Sissach verlängert; es folgten 1856/59 Aarau-Olten-Emmenbrücke-Luzern, Sissach-Läufelfingen-Olten, Aarburg-Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel und Herzogenbuchsee-Bern-Thun, verlängert auf 1. Juni 1861 bis Scherzligen. Am 2. Juli 1860 wurde Bern-Thörishaus dem Betriebe übergeben.

Nachdem die Nordbahn schon am 9. August 1847 den Betrieb der Linie Zürich-Baden eröffnet hatte, wurde sie am 1. Juli 1853 von der Schweizerischen Nordostbahn über-

nommen, welche auf den 16. Mai 1855 die Linie Romanshorn-Winterthur vollendete, dieselbe am 27. Dezember 1855 bis Örlikon und am 26. Juni 1856 bis Zürich verlängerte; es folgten 1856/58 Baden-Brugg, Winterthur-Schaffhausen und Brugg-Aarau, sodann Turgi-Waldshut am 18. August 1859. Die Bahn Zürich-Zug-Luzern wurde am 1. Juni 1864 eröffnet, Romanshorn-Rorschach am 15. Oktober 1869 und Romanshorn-Konstanz am 1. Juli 1871.

Die St. Gallisch-Appenzellische Bahn hatte am 15. Oktober 1855 Winterthur-Wyl und am 25. Dezember 1855 Wyl-Flawyl dem Betriebe übergeben; es folgte 1856 Flawyl-St. Gallen-Rorschach (Hafen). Von der Glatthalbahn war am 1. August 1856 Wallisellen-Uster fertig gestetlt. Aus beiden Unternehmungen wurden durch Fusion vom 1. Mai 1857 die Vereinigten Schweizerbahnen gebildet, welche die Strecken Rorschach-Rheineck-Chur, Uster-Wetzikon-Rüti-Rapperswyl-Wesen-Glarus und Sargans-Murg-Wesen bis zum 1. Juli 1859 vollendeten und sich auf 1. Juni 1860 die Mitbenützung von Wallisellen-Zürich sicherten.

Mit den angegebenen Linien, bezüglich welcher wir auf die dem Berichte beigefügte Tabelle (Beilage XIX) verweisen, war die erste Bauperiode der schweizerischen Bahnen abgeschlossen, deren Vollendung große Krisen zu überwinden hatte; nur mit Hülfe von Kantonen und Gemeinden und unter großen finanziellen Einbußen der Beteiligten war die Fertigstellung zu erreichen. Wir müssen davon absehen, hier eine eingehende Darstellung der Entwicklungsgeschichte des ersten schweizerischen Bahnnetzes und aller damit verbundenen eisenbahnpolitischen und finanziellen Kämpfe zu geben und heben nur hervor, daß infolge der eingetretenen Liquidationen auf Aktien und Obligationen in der ersten Bauperiode verloren worden sind:

bei der Ostwestbahn	Fr.	5 004 953
bei der Ligne d'Italie	„	25 450 790
beim Jura Industriel	„	13 424 495
bei Jougne-Eclépens	„	6 813 014
	Fr.	50 693 252

Dazu kommen die großen Kursverluste, welche die bestehenden Gesellschaften, die eine Liquidation vermeiden konnten, bei Emission ihrer Aktien und Obligationen erlitten haben; diese Kursverluste betrugen bis Ende 1886 bei den fünf (damals sechs) Hauptbahnen mehr als 110 Millionen Franken und veranlaßten eine bleibende schwere Belastung dieser Unternehmungen.

Sobald sich die Bahngesellschaften wieder einigermaßen erholt und der Verkehr und damit die Einnahmen eine befriedigende Höhe erreicht hatten, machten sich sofort die Begehren nach neuen Bahnlinien geltend; mit den berechtigten Wünschen bisher nicht berücksichtigter Landesgegenden vereinigten sich eisenbahnpolitische Bestrebungen, welche sich die Bekämpfung der einflußreichen größern Bahngesellschaften durch Konkurrenzlinien zum Ziel setzten, um die staatlichen Rechte und die öffentlichen Interessen in den Vordergrund zu stellen. Wir heben diesfalls hervor die Aktion des Kantons Bern in Eisenbahnsachen einerseits und die Gründung der Nationalbahn anderseits. Um sich gegen diese Angriffe zu verteidigen, verpflichteten sich die alten Bahngesellschaften zur Ausführung neuer Linien, die ihnen vielfach selbst Konkurrenz bereiteten. Nachdem das neue Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch das Prinzip unbeschränkter Konzessionserteilung die freie Konkurrenz begünstigt hatte, folgte mit einer großen Zahl neuer Bahnstrecken die zweite Bauperiode, welche ebenfalls viele Opfer zu verzeichnen hat. Als treibendes Moment für Inangriffnahme neuer Linien hatte auch die Gründung der Gotthardbahn gewirkt, zu welcher von allen Seiten die kürzesten Zufahrtslinien gesucht wurden. Die bei dieser Gesellschaft eingetretene Bau- und Finanzkrisis mußte notwendigerweise auch bei allen andern Schweizerbahnen verheerend wirken durch die eingetretene allgemeine Krediterschütterung.

Mit Erfolg hat in dieser Periode der Kanton Bern seine eisenbahnpolitischen Ziele verfolgt. Die Bernischen Jurabahnen übernahmen am 1. Mai 1874 den Betrieb der Staatsbahnstrecken Neuenstadt-Biel-Zollikofen (-Bern) und (Bern-) Gümlingen-Langnau, eröffneten die Jurabahnstrecke Biel-Convers am 1. Mai 1874, welcher successive die übrigen Teilstrecken folgten, bis am 24. Mai 1877 die ganze Jurabahn Biel-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut-Delle im Betrieb war. Die Linie Bern-Langnau war auf 11. August 1875 von der Bern-Luzern-Bahn bis Luzern fortgesetzt worden, mußte aber zufolge der Liquidation der letztern am 1. Februar 1877 vom Kanton Bern übernommen werden, welcher den Betrieb den Bernischen Jura-Bahnen (neue Betriebsfirma: Jura-Bern-Luzern-Bahn) übertrug. Schon auf den 1. Mai 1875 hatten die Bernischen Jurabahnen vom neuen Jura Industriel die Linie Neuenburg-Chaux-de-Fonds-Loele erworben. Es war somit unter deren Leitung ein in sich geschlossenes Bahnnetz vereinigt. Der Jura-Industriel wurde allerdings auf den 1. Januar 1886 zufolge Ankaufs durch den Kanton Neuenburg wieder abgetrennt und als Jura-Neuchâtelois selbständig betrieben.

Die Suisse Occidentale und Simplon-Bahn hatte auf den 12. Juni 1876 die Linie (Lyß-) Fräschels-Murten, auf den 25. August 1876 Murten-Palézieux und Freiburg-Payerne vollendet und auf den 1. Februar 1877 letztere Strecke bis Yverdon fortgesetzt. Auf 1. Januar 1877 übernahm sie die seit 1. Juli 1870 betriebene Strecke Cossonay-Vallorbes von der Linie Jougne-Eclépens. Seit dem 1. Juni 1886 verband die Strecke Bouveret-St. Gingolph die Simplon-Bahn mit der französischen Linie südlich des Genfer Sees und am 31. Oktober 1886 übernahm die Suisse-Occidentale auch den Betrieb der Linie Pont-Vallorbes. Schon auf den 1. Juli 1868 war die ebenfalls von ihre betriebene Zweigbahn Bulle-Romont eröffnet worden.

Über die auf 1. Januar 1890 vollzogene Fusion der Suisse Occidentale und Simplon-Bahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn zum Unternehmen der Jura-Simplon-Bahn ist später zu sprechen.

Die Schweizerische Centralbahn erwarb am 1. Mai 1872 die seit dem 15. Juni 1844 von der Bahn Basel-Straßburg, später von der französischen Ostbahn betriebene Strecke Basel-St. Ludwig, eröffnete am 28. Oktober 1872 die Zweigbahn Pratteln-Schweizerhalle, am 3. November 1873 die Verbindungsbahn mit dem Badischen Bahnhofe in Basel und am 4. Dezember 1876 die Gäubahn, Olten-Neu-Solothurn-Lyß. Die Bauten für die Wasserfallenbahn, die Linie Solothurn-Schönbühl und Langenthal-Wauwyl dagegen hatte sie einstellen müssen, weil die Mittel für deren Vollendung nicht aufzubringen waren.

Ferner wurden als Gemeinschaftsbahnen der Central- und Nordostbahn von ersterer vollendet und in Betrieb gesetzt auf den 23. Juni 1874 die Strecke Aarau-Wohlen der aargauischen Südbahn, auf 1. Juni 1875 und 1. Dezember 1881 deren Teilstrecken Wohlen-Muri und Muri-Rothkreuz und auf 1. Juni 1882 Wohlen-Brugg und Rothkreuz-Immensee; von der Nordostbahn auf den 2. August 1875 die Bötzbergbahn Basel-Brugg und auf den 1. August 1892 die Linie Koblenz-Stein. Für beide Bahnen und die Einwohnergemeinde Bremgarten betreibt die Centralbahn seit 1. September 1876 die Zweigbahn Wohlen-Bremgarten.

Das Netz der Schweizerischen Nordostbahn vergrößerte sich am 20. September 1875 durch Zürich-Ziegelbrücke-Näfels-Glarus, am 1. August 1876 durch Winterthur-Koblenz, am 1. Januar 1877 durch Bülach-Regensberg und am 1. Juni 1879 durch Glarus-Linthal. Am 5. Juli 1876 übernahm sie den Betrieb von Sulgen-Goßau und am 17. August 1876 von Effretikon-Hinweil, deren Eigentum 1885 an sie überging. Eine wesentliche Aus-

dehnung erfuhr die Nordostbahn sodann am 1. Juni 1880 durch Übernahme der Nationalbahn bei deren Liquidation; deren östlicher Teil, Winterthur-Singen und Etzwilen-Konstanz war am 17. Juli 1875, deren westlicher Teil, Baden-Zofingen und Aarau-Suhr am 6. September und Winterthur-Baden am 15. Oktober 1877 dem Betriebe übergeben worden. Die Teilstrecke Suhr-Zofingen und die ideelle Hälfte der Strecke Suhr-Aarau wurde am 1. April 1881 der Centralbahn abgetreten.

Eine Reihe übernommener Bauverpflichtungen konnte die Nordostbahn dagegen mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage vorerst nicht erfüllen, die sogenannten Moratoriumslinien, worüber später zu sprechen ist. Von diesen Linien sind in neuester Zeit dem Betriebe übergeben worden Dielsdorf-Niederweningen am 12. August 1891, Rapperswil-Zürich und zwar Rapperswil-Stadelhofen auf den 15. März und Stadelhofen-Zürich auf den 1. Oktober 1894, sowie Etzweilen-Feuerthalen auf den 1. November 1894.

Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten auf die Erstellung neuer eigener Linien verzichtet und übernahmen nur den Betrieb der Toggenburgerbahn Wyl-Ebnat am 24. Juni 1870 und der Bahn Wald-Rüti am 29. September 1876.

Als selbständige Unternehmungen waren ferner eröffnet worden: die Tößthalbahn mit den Strecken Winterthur-Bauma am 4. Mai 1875 und Bauma-Wald am 15. Oktober 1876, sodann Wädensweil-Einsiedeln am 1. Mai 1877, und die Emmenthalbahn mit der Strecke Solothurn-Burgdorf am 26. Mai 1875 und Burgdorf-Langnau am 12. Mai 1881.

In dieser Periode waren ferner dem Betrieb übergeben worden die tessinischen Thalbahnen der Gotthardbahn, und zwar Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiasso am 6. Dezember und Bellinzona-Locarno am 20. Dezember 1874. Eine neue Epoche begann aber für das schweizerische Eisenbahnwesen, als am 1. Juni 1882 auch das Hauptnetz der Gotthardbahn (Immensee-Biasca und Giubiasco-Lugano) und am 4. Dezember 1882 Cadenazzo-Pino in Betrieb gesetzt wurden. Die Vollendung dieser internationalen Transitlinie, welche für den Verkehr zwischen dem Norden und Süden Europas einen neuen Weg durch die Schweiz öffnete, war für die Verkehrsbewegung der schweizerischen Bahnen von großer Bedeutung, wie sich aus folgender Vergleichung ergiebt.

Die Verkehrseinnahmen betrugen im letzten Jahre vor der Gottharderöffnung, im Jahre 1881, per Bahnkilometer in Franken:

	Betriebs-länge. km.	Personen-verkehr.	Güter-verkehr.	Zusammen.
Centralbahn	322	12 035	18 089	30 124
Basler Verbindungsbahn . .	5	6 952	37 176	44 128
Nordostbahn	541	9 921	14 457	23 678
Zürich-Zug-Luzern	67	12 453	10 765	23 218
Vereinigte Schweizerbahnen .	278	10 752	11 895	22 647
Jura-Bern-Bahn	350	9 504	13 144	22 648
Bern-Luzern-Bahn		6 638	4 968	11 306
Suisse Occidentale	599	10 374	13 310	23 684

Im dritten Jahre nach Eröffnung der Gotthardbahn, im Jahre 1885:

	Betriebs-länge. km.	Personen-verkehr.	Güter-verkehr.	Zusammen.
Centralbahn (inklusive Basler Verbindungsbahn) . . .	327	13 209	19 909	33 118
Nordostbahn	541	9 474	14 368	23 842
Zürich-Zug-Luzern	67	13 830	14 458	28 289
Vereinigte Schweizerbahnen .	278	11 640	14 592	26 232
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .	350	9 323	11 835	21 158
Suisse Occidentale	599	9 251	10 763	20 015
Aargauische Südbahn . . .	58	3 270	16 588	19 858
Bötzbergbahn	58	11 133	28 764	39 897
Gotthardbahn	266	13 562	24 688	38 250

Fünf Jahre später, im Jahre 1890:

	Betriebs-länge. km.	Personen-verkehr.	Güter-verkehr.	Zusammen.
Centralbahn	327	15 406	24 788	40 194
Nordostbahn	564	11 176	17 678	28 854
Zürich-Zug-Luzern	67	16 616	18 097	34 713
Vereinigte Schweizerbahnen .	279	13 023	17 033	30 056
Jura-Simplon-Bahn (inklusive Brünigbahn)	974	11 059	13 674	24 733
Aargauische Südbahn . . .	58	3 346	19 084	22 429
Bötzbergbahn	58	14 073	36 421	50 494
Gotthardbahn	266	17 492	30 269	47 761

Und 1894:

	Betriebs-länge. km.	Personen-verkehr.	Güter-verkehr.	Zusammen.
Centralbahn	327	17 539	28 219	46 158
Nordostbahn (inkl. Zürich-Zug-Luzern)	684	13 352	18 376	31 728
Vereinigte Schweizerbahnen .	279	13 909	17 594	31 503
Jura-Simplon-Bahn	927	11 956	15 519	27 475
Brünig-Bahn	58	10 511	2 473	12 984
Aargauische Südbahn . . .	58	3 776	21 462	25 238
Bötzbergbahn (inkl. Koblenz-Stein)	84	11 506	27 367	38 873
Gotthardbahn	266	19 568	38 708	58 276*)

Nicht zu vergessen ist dabei, daß auch die Eröffnung der Arlbergbahn am 20. September 1884 auf den Verkehr der schweizerischen Bahnen in vorteilhaftester Weise eingewirkt hat, indem die Schweiz in intensiverer Weise am Transitverkehr von Ost nach West beteiligt wurde.

Außer den bereits erwähnten Bahnstrecken wurden seit 1882 folgende neue Linien eröffnet: Die aargauisch-luzernische, später Schweizerische Seethalbahn: Emmenbrücke-Beinwyl am 3. September 1883, die Strecke Beinwyl-Lenzburg am 15. Oktober 1883 und Beinwyl-Menziken am 23. Januar 1887; die Bahn Val-de-Travers von Travers nach St. Sulpice am 23. September 1883; die Brünigbahn bis Alpnachstad am 14. Juni 1888, deren Strecke Alpnachstad-Luzern am 1. Juni 1889; die aus der Bahn Wädensweil-Einsiedeln erweiterte Südostbahn am 1. Januar 1890 und die Thunerseebahn am 1. Juni 1893.

Auf Ende 1894 waren ferner folgende kleinere Bahnen im Betrieb: die Ütlibergbahn seit 12. Mai 1872, die Bödelibahn seit 12. August 1872, die Kriens-Luzern-Bahn seit 25. Oktober 1886, Genf-Annemasse seit 1. Juni 1888, Pont-Chaux-de-Fonds seit 26. Juli 1889, die Langenthal-Huttwyl-Bahn seit 1. November 1889, die Sihlthalbahn seit 3. August und 1. Dezember 1892, Visp-Zermatt seit 3. Juli 1890 und 18. Juli 1891, Neuchâtel-Boudry seit 16. September 1892 und Yverdon-St. Croix seit 27. November 1893.

---

*) Schweizerische Eisenbahnstatistik.

Neben der Erstellung dieser normalspurigen Bahnen war das schweizerische Bahnnetz sodann zweckmäßig ergänzt worden durch den Bau folgender Schmalspurbahnen: Appenzellerbahn, Appenzeller Straßenbahn, Berner Oberlandbahnen, Birsigthalbahn, Brenets-Locle, Frauenfeld-Wyl, Genf-Veyrier, Grütschalp-Mürren, Landquart-Davos, Lausanne-Echallens, Central Vaudois, Orbe-Chavornay, Rigi-Scheidegg, Saignelégier-Chaux-de-Fonds, Sissach-Gelterkinden, Tramelan-Tavannes, Voies étroites in Genf und Waldenburgerbahn. Insbesondere dem Touristenverkehr dienen die Zahnradbahnen: Arth-Rigibahn, Brienz-Rothhornbahn, Generosobahn, Glion-Naye, Pilatusbahn, Rigibahn, Rorschach-Heiden, Schynige Platte und Wengernalpbahn.

Die Baulänge aller dieser schweizerischen Bahnen mit Lokomotivbetrieb betrug Ende 1894 3400 km., die Betriebslänge 3544 km. und das auf dieselben verwendete Anlagekapital Fr. 1 182 258 354, welche Summe sich zerlegt in Fr. 1 072 597 524 Baukosten für im Betriebe stehende Linien, Fr. 18 611 901 Verwendungen auf im Bau begriffene Linien und Objekte, Fr. 7 315 228 Emissionsverluste auf Aktien, Fr. 71 108 366 zu amortisierende Verwendungen, Fr. 5 198 075 Verwendungen auf Nebengeschäfte und Fr. 7 427 260 Saldovortrag. Dieses Kapital von Fr. 1 182 258 354 wurde beschafft durch: Aktien Fr. 398 953 114, Obligationen Fr. 659 429 655, Subventionen mit bedingtem Anrecht auf Dividende oder Rückzahlung Fr. 122 497 554, amortisiertes Kapital und Baufonds aus Betriebserträgen etc. Fr. 1 378 031.

Zu den auf die erste Bauperiode zurückzuführenden oben erwähnten Kapitalverlusten im Betrage von . Fr. 50 693 252 sind bis Ende 1894 folgende weitere Liquidationsverluste gekommen:

Bern-Luzern-Bahn	"	9 555 260
Nationalbahn	"	28 838 212
Effretikon-Hinweil	"	2 556 000
Sulgen-Goßau	"	2 442 688
Rapperswil-Pfäffikon	"	856 120
	Fr.	94 941 532 *)

Bei der Fusion der Suisse Occidentale mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn im August 1889 ergaben sich ferner folgende Verluste:

*) Schweizerische Eisenbahnstatistik.

a. Herabsetzung der bisherigen 170 000 Stammaktien der Suisse Occidentale von Fr. 500 auf Fr. 200, was bei Nichtberücksichtigung der mit verabfolgten Genußscheine (bons de jouissance) einen Betrag ausmacht von . .	Fr.	51 000 000
Dadurch wurde der größte Teil der auf pag. 27 unter litt. *d* erwähnten Verluste getilgt.		
b. Für die Konvertierung von $112^{1}/_{2}$ Millionen Obligationen der Suisse Occidentale in neue $3^{1}/_{2}$ % ein Kursverlust von 2 %	"	2 250 000
c. Kursverlust auf 14 Millionen neuen Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn zum Kurs von 97 %	"	420 000
d. Kursverlust für Umtausch der 28 000 alten Prioritätsaktien der Suisse Occidentale in neue der Jura-Simplon-Bahn, Fr. 20 per Stück	"	560 000
	Fr.	54 230 000 *)

Abgesehen davon, daß diese Verlustliste nicht erschöpfend ist, sondern nur die großen Posten enthält, sind, wie schon oben bemerkt, zu diesen Verlusten auf liquidierten, beziehungsweise an andere Gesellschaften übergegangenen Bahnen hinzuzurechnen weitere Kursverluste, welche die bestehenden Gesellschaften auf Aktien und Obligationen erlitten haben.

Dieselben betragen in runden Beträgen:

a. bei der Centralbahn:

auf den Aktienemissionen	Fr.	1 535 000
10 % beim Anleihen von 12 Millionen von 1857	"	1 200 000
4 % beim Anleihen von 5 Millionen von 1871	"	200 000
8 % beim Anleihen von 20 Millionen von 1874 (Anteil am sog. Gemeinschaftsanleihen mit der Nordostbahn.)	"	1 600 000
$26^{3}/_{4}$ % beim Anleihen von Fr. 28 669 000 von 1875	"	7 670 000
$8^{1}/_{2}$ % beim Anleihen von 20 Millionen von 1880	"	1 700 000
8 % beim Anleihen von 21 Millionen von 1883	"	1 680 000
7 % beim Anleihen von 6 Millionen von 1884	"	420 000
$2^{1}/_{2}$ % beim Anleihen von 3 Millionen von 1884	"	75 000
	Fr.	16 080 000

*) Akten betreffend die Fusion der westschweizerischen Bahnen und der Simplonbahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn. August 1889.

b. bei der Nordostbahn:

auf den Aktienemissionen	Fr.	700 000
8 % beim Anleihen von 25 Millionen von 1874 (Anteil am Gemeinschaftsanleihen.)	„	2 000 000
16,2 % beim Anleihen von 110 Millionen von 1876	„	17 800 000
	Fr.	20 500 000

c. bei den Vereinigten Schweizerbahnen:

Auf der Ausgabe von 25 000 3 % Obligationen à Fr. 500 und 25 000 Prioritätsaktien an der Stelle von 20 000 Stammaktien im Jahre 1859	Fr.	5 750 000

d. bei der Suisse-Occidentale und Simplon bis Ende 1886:

auf den Aktien	Fr.	13 100 000
auf den Obligationen von 139¼ Millionen . .	„	43 800 000
	Fr.	56 900 000

e. bei der Jura-Bern-Bahn:

laut Feststellung von 1884 auf den Aktien . .	Fr.	535 000
auf dem Obligationenkapital	„	2 580 000
	Fr.	3 115,000

f. bei der Gotthardbahn:

auf den Aktien	Fr.	2 970 000
auf 90 Millionen Obligationen bis 1886 . . .	„	11 930 000
	Fr.	14 900 000

Bei allen diesen Gesellschaften zusammen betragen somit die Kursverluste auf den Emissionen von Aktien und Obligationen über 110 Millionen Franken, wobei die Emissionsspesen u. s. w. nicht gerechnet sind. Die Bahngesellschaften haben somit soviel weniger Geld erhalten, als die Summe beträgt, welche sie zu verzinsen und zurückzuzahlen haben. Wenn es nun auch ganz richtig ist, daß diese Kursverluste nur eine andere Form der Verzinsung bilden, indem den Bahnen freistand, entweder einen höhern Zinsfuß zuzugestehen ohne Kursverlust oder bei einem kleineren Zinsfuß weniger Kapital zu erhalten, bleibt die Thatsache nichtsdestoweniger bestehen, daß wegen der zeitweise zweifelhaften Kreditfähigkeit die Bahnen nur mit außerordentlich großen Opfern sich

Geld verschaffen konnten und daher dauernd mit einer zu großen Zinslast beladen sind, eine Last, welche die Berücksichtigung der öffentlichen Interessen des Verkehrs wesentlich beeinträchtigt. Der Bund hätte im Falle des Staatsbaues allerdings auch seinerseits mit den Schwankungen des Geldmarktes rechnen müssen, aber so hohe Einbußen hätte er nicht erlitten, wie die in viele kleinere Unternehmungen zersplitterten, sich gegenseitig bekämpfenden Privatbahnen; er wäre daher auch besser in der Lage gewesen, Verkehrserleichterungen zu bieten, ohne die eigenen finanziellen Interessen zu schädigen. Daß die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung auch ein wesentliches Hindernis gegen den raschen Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes bildeten, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden.

Neben den Lokomotivbahnen zählt die Schweiz auf Ende 1894 noch folgende Specialbahnen:

1. Drahtseilbahnen: Beatenbergbahn, Biel-Magglingen, Bürgenstockbahn, Ecluse-Plan, Gießbachbahn, Gütschbahn, Lausanne-Ouchy, Lauterbrunnen-Grütschalp, Drahtseilbahn in Lugano, Marzilibahn in Bern, Ragaz-Wartenstein, Salvatorebahn, St. Gallen-Mühleck, Stanserhornbahn, Territet-Glion und Zürichbergbahn, zusammen mit einem Anlagekapital von Fr. 9 823 285 und einer Betriebslänge von $15{,}_{105}$ km.

2. Tramways: Berner Tramways, elektrische Straßenbahn Zürich, Neuchâtel-St. Blaise, Stansstad-Stans, Tramway Monte Generoso, Tramway Mürren, Tramways Suisses in Genf (ancien réseau und Saconnex-Champel) und Biel, Tramway électrique Vevey-Chillon und Zürcher Tramway, zusammen mit einem Anlagekapital von Fr. 7 357 258 und einer Betriebslänge von $66{,}_{71}$ km.

Dazu kommen noch 78 999 m. normalspurige und 911 m. schmalspurige Privatverbindungsgeleise mit industriellen Etablissements.

Dieses ist in gedrängter Darstellung die bauliche Entwicklung, welche das schweizerische Eisenbahnnetz unter dem Privatbahnsystem bisher genommen hat.

Von ausländischen Verwaltungen besitzen auf Schweizergebiet:

die Badische Staatsbahn: den Bahnhof Basel Badische Bahn, Basel-Leopoldshöhe, Basel-Grenzach, Erzingen-Thayingen und Basel-Stetten (früher Wiesenthalbahn);

die Österreichische Staatsbahn (früher Vorarlbergbahn): die Strecken Buchs-Schaan und St. Margrethen-Lustenau;

die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: den Bahnhof Genf und die Strecke Genf-La Plaine.

3.
Verstaatlichungsversuche.

a.
Konzessionsgemässer Rückkaufstermin von 1883/1888.

Zum erstenmal seit dem Erlaß des neuen Eisenbahngesetzes hatte sich die Eidgenossenschaft bis zum 1. Mai 1883 schlüssig zu machen, ob sie vom Rechte des konzessionsgemäßen Rückkaufes einer größern Anzahl schweizerischer Eisenbahnen auf den 1. Mai 1888 Gebrauch machen wolle oder nicht. Der Bundesrat sah sich daher veranlaßt, die Frage des Rückkaufes einläßlich zu prüfen und gab der Bundesversammlung vom Resultate der Untersuchung mit Botschaft vom 6. März 1883*) Kenntnis. Dieselbe führte aus, daß das Anlagekapital der sämtlichen Bahnen zu hoch berechnet sei, und daß der Bund genötigt werde, im Falle des Rückkaufes eine Reduktion von annähernd 85 Millionen Franken zu verlangen; daß die von den Bahnen im Durchschnitt der letzten 10 Jahre bezahlten Dividenden gegenüber dem wirklichen Ertrage ebenfalls als zu hoch erscheinen und daher für die Zukunft ein wesentlich geringerer Ertrag in Aussicht genommen werden müsse; daß ferner bei dem durch die Konzessionen vorgeschriebenen Rückkaufsverfahren und dem Mangel gesetzlicher Vorschriften über die Bestimmung der Rückkaufssumme jede Gewähr dafür mangle, daß der Kaufpreis dem wirklichen Werte und Ertrage angemessen sein werde. Der Bundesrat gelangte daher zum Schlusse, daß zur Zeit auf den konzessionsgemäßen Rückkauf der Bahnen nicht eingetreten werden könne, ohne den Bund großen finanziellen Gefahren preiszugeben, daß es daher als überflüssig erscheine, die weitern Gründe zu erörtern, welche für und gegen die Übernahme der Bahnen durch den Bund geltend zu machen seien, daß dagegen zur Sicherung der volkswirtschaftlichen Interessen, denen die Bahnen zu dienen bestimmt seien, sowie zum Schutze des Landeskredites, die finanzielle Verwaltung der Bahnen einer gesetzlich geordneten staatlichen Aufsicht unterstellt werden müsse.

---

*) Bundesblatt 1883, I.

Der Bundesrat hatte ermittelt, daß auf Grundlage der Konzessionsvorschriften für die Anlagekosten der einzelnen Bahnen einerseits und für den fünfundzwanzigfachen Reinertrag derselben anderseits nach den Angaben der Eisenbahnstatistik auf Ende 1881 sich folgende Werte ergeben:

Eisenbahnen.	Anlagekosten.	25faches Reinerträgnis.
Centralbahn	114 812 763	126 578 125
Basler Verbindungsbahn . .	1 986 415	1 465 325
Emmenthalbahn	4 418 821	1 086 975
Bernische Jura-Bahnen . . .	66 099 063	27 646 300
Bern-Luzern-Bahn	9 236 488	1 641 250
Nordostbahn	145 425 947	121 669 725
Bötzbergbahn	24 400 632	17 362 325
Suisse-Occidentale und Simplon	206 310 247	137 817 225
Bulle-Romont	2 800 786	772 725
Vereinigte Schweizerbahnen .	85 318 779	52 148 750
Grenzach-Basel-Leopoldshöhe .	?	?
Wiesenthalbahn (Baselgrenze)	484 015	?
Genf-La Plaine	14 203 247	3 992 100
	675 497 203	492 180 825

Aus diesen Zahlen war ersichtlich, daß, mit Ausnahme der Centralbahn, die Anlagekosten sich höher stellten, als der fünfundzwanzigfache Reinertrag, daß das Verhältnis aber auch im ganzen das gleiche bleibe bei Hinzurechnung der Centralbahn und somit, da die Erträgnisse nur im Durchschnitt berechnet seien, als Ausgangspunkt für die gütliche oder rechtliche Bestimmung des vom Bunde zu bezahlenden Kaufpreises die Bausumme von 675 Millionen anzunehmen sei. Im ersten Abschnitt der Botschaft war aber nachgewiesen, daß bei der Suisse-Occidentale, der Jura-Bernbahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen der Bauconto mit mindestens 70 Millionen zu hoch belastet worden sei*); mit Hinzurechnung der nicht speciell untersuchten Linien erhöhe sich daher der Betrag, dessen Abzug vom Bauconto der Bund verlangen müsse, auf mindestens 85 Millionen. Über diese bedeutenden Differenzen konnte aber ein gerichtlicher Entscheid erst herbeigeführt werden, nachdem der Rückkauf bereits endgültig angekündigt war, und für diesen Entscheid

*) Die auf Ende 1884 erfolgte Bilanzbereinigung ergab bei diesen fünf Bahnen einen Abschreibungsbetrag von Fr. 105 953 163.

fehlte jede gesetzliche Grundlage; die gleiche Unsicherheit bestand bezüglich der durch die Mißrechnungen betreffend den Bauconto ebenfalls beeinflußten Berechnung des Reinertrages.

Die Bundesversammlung pflichtete den Anschauungen des Bundesrates bei und erließ am 21. Dezember 1883 das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, welches die Bereinigung der bisherigen Bilanzen der Bahngesellschaften und die Verhinderung künftiger unrichtiger Belastungen des Bauconto bezweckte. Der Beschluß, vom Rechte des Rückkaufs zur Zeit keinen Gebrauch zu machen, war vom Ständerate am 4. April ohne Gegenantrag und vom Nationalrate am 21. April 1883 mit 67 gegen 59 Stimmen gefaßt worden, in Ablehnung eines Antrages der Mehrheit der Kommission des Nationalrates, welche die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufes gegenüber der Centralbahn, mit Inbegriff ihrer Gemeinschaftsbahnen, als derjenigen Gesellschaft, bei welcher der kapitalisierte Reinertrag das Anlagekapital überstieg und für deren Rückkauf daher die Bereinigung des Bauconto unerheblich war, vorgeschlagen hatte. Die Mehrheit der Bundesversammlung hielt dafür, die wichtige Rückkauffrage sei zu wenig abgeklärt, um einen positiven Entscheid zu fassen, und der erste Versuch in der Bundesversammlung, die Verstaatlichung wenigstens einer schweizerischen Bahn herbeizuführen, war gescheitert.

Der Bundesrat hatte allerdings von jeher die Wünschbarkeit des Überganges der schweizerischen Bahnen an den Bund eingesehen und, gestützt auf einen Bericht des Post- und Baudepartements vom 15. April 1857*), schon mit Botschaft vom 17. Juni 1857 den Erlaß folgenden Gesetzes beantragt:

„Art. 1. Verfügbare Gelder der Eidgenossenschaft, welche nicht besondern Zwecken oder Stiftungen angehören, können auch auf den Ankauf schweizerischer Eisenbahnaktien verwendet werden.

„Art. 2. Es sollen nur bereits ausgegebene schweizerische Bahnaktien, die auf schweizerischen oder fremden Plätzen einen öffentlich notierten Kurs besitzen, angekauft werden.

„Art. 3. Ein Wiederverkauf von Aktien darf ohne Ermächtigung der Bundesversammlung nicht stattfinden."

Damals schon wurde hervorgehoben, daß alle unsere Nachbarländer entweder bereits Staatsbahnen besitzen oder in nicht allzulanger Zeit haben werden. „Infolge des unentgeltlichen Heimfalls

*) Die angeführte Botschaft vom 6. März 1883. 44/45.

der Bahnen oder der successiven Amortisation des Kapitals aus dem Bahnertrage selbst werden diese Staaten in die Möglichkeit gesetzt, dem Publikum die Benutzung der Eisenbahnen viel wohlfeiler zu gestatten, als da, wo die Amortisation des Anlagekapitals nicht stattfindet. Wenn wir hierin nicht gleichen Schritt mit dem Auslande halten, so wird aller Transport in der Schweiz teurer sein, als auswärts; unsere Bahnen werden gleichsam mit einem Weggeld belegt bleiben, während im Ausland dieselben frei sind. Wie nachteilig dies auf unsere Industrie, ja auf unsere ganze volkswirtschaftliche Produktion einwirken muß, liegt auf der Hand." Durch den vorgeschlagenen Aktienankauf sollte nun der Bund successive Eigentümer der Bahnen werden.

Über diesen Gesetzesvorschlag war in der Bundesversammlung keine Verständigung zu erzielen gewesen und von da an war in den amtlichen Protokollen weder vom Rückkaufe noch von vorbereitenden Maßnahmen für denselben mehr die Rede. Außerhalb der Bundesbehörden war allerdings die Erörterung der Frage niemals verstummt. 1862 erschien die Schrift von J. Stämpfli, d. Z. Bundespräsident: „Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen". Dem Projekte Bartholonys von 1863 (Note adressée à M. le Président et MM. les membres du Conseil fédéral) folgte 1868 das Projekt von Bonna (Projet pour la centralisation du service et le rachat des chemins de fer suisses). 1869 veröffentlichte Dr. S. Kaiser einen „Beitrag zur Lösung der schweizerischen Eisenbahnfrage" unter dem Titel: „Der Bund und die Eisenbahnen" und 1874 Dr. Alfred Geigy in Basel: „Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen". Ständerat Olivier Zschokke richtete 1877 eine Druckschrift an den Bundesrat betreffend den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes, und Nationalrat Dietler schrieb über die schweizerische Eisenbahnfrage einschließlich des Rückkaufes im 4. Heft der „Schweizerischen Zeitfragen". 1877 empfahl J. Stämpfli nochmals die Betriebsübernahme und die Rückerwerbung der Eisenbahnen durch den Bund. Den Rückkauf behandelten ferner Ständerat Ol. Zschokke und Nationalrat Dr. Kaiser 1882 in der Schrift: „Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes". Wie wir gesehen, war durch all diese private Thätigkeit die öffentliche Meinung noch nicht genügend aufgeklärt worden, um einem auch nur teilweisen Rückkauf zuzustimmen.

b.

Verhandlungen über Ankauf der Nordostbahn 1887/1888.

Der Bundesrat ließ sich in seinen Bestrebungen, die schweizerischen Eisenbahnen dem Lande zurückzuerwerben, nicht entmutigen. Da er damals der Ansicht war, daß der konzessionsgemäße Rückkauf aus finanziellen Gründen unthunlich sei und nur der Weg der vertragsmäßigen Erwerbung Erfolg haben könne, benützte er die sich bietende Gelegenheit, mit der Verwaltung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft in Verhandlungen betreffend die Übernahme der Nordostbahnunternehmung durch den Bund einzutreten. Das Resultat dieser Verhandlungen war in einem der Direktion der Nordostbahn mit Schreiben vom 18. Januar 1888 zugestellten Vertragsentwurf niedergelegt. Laut diesem Vertrage trat die Nordostbahngesellschaft dem Bunde ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen ab, mit Einschluß der Eisenbahn von Zürich nach Luzern und mit dem Anteile an den Gemeinschaftslinien (Bözbergbahn, aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten) sowie mit Inbegriff der vorhandenen Fonds und des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1887. Der Bund hatte dieses Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übertragung sich ergebenden Bestande zu übernehmen mit allen Rechten und mit der Verpflichtung, für alle Verbindlichkeiten der Nordostbahngesellschaft einzustehen. Der Bund behielt sich aber bei dieser Übernahme seine hoheitlichen Rechte in vollem Umfange vor. Als Gegenleistung hatte er der Nordostbahngesellschaft in eidgenössischen zu 3½ % per Jahr verzinslichen und al pari berechneten Obligationen für jede Prioritätsaktie Fr. 600 und für jede Stammaktie Fr. 500 zu bezahlen, Zinsbeginn mit dem 1. Januar 1887, Rückzahlung des Kapitals in längstens 70 Jahren in jährlichen Raten von mindestens Fr. 500 000. Den Prioritätsaktien waren die ihnen für die Jahre 1880 bis und mit 1886 gutgeschriebenen Dividenden samt Zins und weitere Fr. 30 für das Jahr 1887 auszurichten. Die Liquidation sollte auf Rechnung des Bundes von der Gesellschaft den damaligen Direktoren übertragen und gemäß den Bestimmungen des Vertrages im Einvernehmen mit dem Bundesrate durchgeführt werden. Den Direktoren, Beamten und Angestellten der Gesellschaft war der Übertritt in die Bundesverwaltung vorbehalten, in thunlichst gleicher Stellung und unter thunlichst gleichen Anstellungsbedingungen. Der Bund übernahm die Verpflichtung, die Verhältnisse der Pensions- und Hülfskasse neu zu ordnen und zu konsolidieren. Die Genehmigung des Ver-

trages durch die Generalversammlung der Nordostbahn sollte bis spätestens Ende Februar 1888, diejenige durch die Bundesversammlung bis Ende Juni 1888 und die definitive Genehmigung des Bundes im Falle einer Referendumsabstimmung bis Ende 1888 erfolgen, ansonst der Vertrag hinfällig würde.

Zum Abschluß dieses Vertrages sah sich der Bundesrat, abgesehen von den allgemeinen Gründen, welche für Einleitung der Verstaatlichungsaktion sprachen, durch die damaligen besonderen Verhältnisse der Nordostbahngesellschaft veranlaßt.

Nachdem nämlich deren Stammnetz durch Betriebseröffnung der Linie Turgi-Waldshut am 18. August 1859 seinen vorläufigen Abschluß gefunden hatte mit einer Länge von 178 km. und einem Kapitalaufwand von Fr. 50 037 085 (einschließlich der Dampfschiffe auf dem Bodensee), waren bald neue Aufgaben an die Hand genommen worden. Am 1. Juni 1864 wurde die Bahn Zürich-Zug-Luzern eröffnet, deren auf 12 Millionen veranschlagte Bausumme zur Hälfte von der Nordostbahn, zur andern Hälfte von den Kantonen Zürich (Fr. 3 200 000), Zug (Fr. 800 000) und Luzern (Fr. 2 000 000) laut Vertrag vom 14. Dezember 1868 zu beschaffen war. *) Es folgte der Bau der Zweigbahn von Örlikon nach Bülach und Regensberg in Verbindung mit dem Kanton Zürich und der beteiligten Landesgegend (Betriebseröffnung am 1. Juni 1865). Von der Nordostbahn allein wurde gebaut Romanshorn-Rorschach (eröffnet am 15. Oktober 1869) und Romanshorn-Konstanz (eröffnet am 1. Juli 1871).

Als es gelang, die Verwirklichung der Gotthardbahn zu sichern, beteiligte sich die Nordostbahn gleichwie die Centralbahn nicht bloß mit einem Betrage von 3½ Millionen am Baukapital für die Gotthardunternehmung, wozu später noch eine Nachtragssubvention von ¾ Millionen kam, sondern diese beide Bahnen sicherten sich auch die Zugänge zu derselben durch gemeinsame Übernahme der Ausführung der Linien Basel-Brugg (Bözbergbahn) und Rupperswyl, resp. Brugg-Wohlen-Rothkreuz-Immensee (aargauische Südbahn), erstere eröffnet am 2. August 1875, letztere sektionenweise am 24. Juni 1874, 1. Juni 1875 und 1. Dezember 1881. Neben diesen Zufahrtslinien hatte aber die Nordostbahn im Vertrauen auf die bisherige günstige Verkehrsentwicklung und im Kampfe gegen die ihr durch die Projekte der Nationalbahn drohende Konkurrenz sich zur Erstellung folgender weiterer Bahnlinien verpflichtet: Winterthur-Koblenz, Koblenz-Stein (hälftig), Wohlen-Bremgarten (cirka ⅖),

*) Eisenbahnaktensammlung IV, 333.

linksufrige Zürichseebahn, Thalweil-Zug, Bülach-Schaffhausen, Dielsdorf-Niederweningen, Niederglatt-Baden, Effretikon-Hinweil, Sulgen-Goßau, Etzwylen-Schaffhausen, rechtsufrige Zürichseebahn und Glarus-Lintthal. Die Beteiligung der Nordostbahn an allen diesen Unternehmungen belief sich auf Grund der Kostenvoranschläge im ganzen auf Fr. 82 655 000. Diese Summe erzeigte sich zudem bei der Bauausführung als erheblich zu tief gegriffen.

Bis zum Jahre 1882 waren die Verwendungen auf Bauconto von Fr. 76 148 393. 50 (1871) auf Fr. 183 411 233. 62 gestiegen und doch waren noch nicht gebaut: Thalweil-Zug, die rechtsufrige Zürichseebahn, Etzwylen-Schaffhausen, Dielsdorf-Niederweningen, Eglisau-Schaffhausen und Koblenz-Stein. Während die Geldmittel zur Fertigstellung der andern Linien nur mit ungeheuren Opfern hatten beschafft werden können, waren sie für die sechs letztgenannten Linien nicht mehr aufzubringen. Die Interessenten hatten schon 1877 auf die Verfolgung ihrer Ansprüche bis zum Jahre 1886 verzichtet; die Bundesversammlung bewilligte am 14. Februar 1877 eine entsprechende Fristverlängerung und beauftragte den Bundesrat, nach Ablauf derselben zu entscheiden, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau dieser Linien an die Hand zu nehmen, beziehungsweise ihre Vertragspflichten zu erfüllen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe. *)

In der Folge übernahm die Nordostbahn aus der Liquidation der Nationalbahn am 1. Juni 1880 deren Weststück (Winterthur-Aarau-Zofingen) um 3 Millionen und am 1. Oktober 1880 deren Oststück (Konstanz-Singen-Winterthur) ebenfalls um 3 Millionen.

Der Bundesrat hatte nun die Frage des finanziellen Einflusses der Moratoriumslinien durch Sachverständige untersuchen lassen, welche zum Schlusse kamen, daß deren Baukosten zu Fr. 38 461 600 und der aus ihrem Betriebe sich ergebende Verlust auf Fr. 1 741 911 angenommen werden müsse. Zufolge einiger Berichtigungen reduzierten sich die mutmaßlichen Baukosten auf Fr. 34 558 000 und der jährlich vorauszusehende Betriebsausfall mit Inbegriff der Verzinsung auf Fr. 1 200 000, unter der Voraussetzung, daß sämtliche Moratoriumslinien genau nach den Bestimmungen der mit der Nordostbahn abgeschlossenen Verträge zur Ausführung kommen. Der Bundesrat hielt es aber für unzweifelhaft, daß ein von einer Eisenbahngesellschaft mit einem Dritten über den Bau einer Linie abgeschlossener Vertrag den Bund nicht verpflichte, die Konzession

---

*) Eisenbahnaktensammlung V, 28.

für eine solche Vertragslinie zu erteilen oder für eine bereits erteilte Konzession die ausgelaufene Frist zu verlängern. Die Übernahme der Nordostbahn durch den Bund könne an dem Verhältnis, welches durch die Bauverträge über die Moratoriumslinien begründet worden sei, nichts ändern; anderseits bleiben aber davon auch die staatlichen Rechte unberührt, auf die der Bund überhaupt nicht verzichten könne und von deren Ausübung das Zustandekommen jeder Bahn abhängig sei. Es sei daher ohne weiteres klar, daß die aus den Bauverträgen abgeleiteten Ansprüche auf den Bau einer Linie nur dann gerichtlich geltend gemacht werden können, wenn auch die staatliche Zustimmung zum Bau vorliege und die erforderlichen Konzessionen und Fristverlängerungen erteilt werden. Für den Bund liegen nun Gründe vor, aus freier Entschließung und nicht etwa in Vollziehung der Privatverträge der Nordostbahn nach Übernahme derselben diejenigen Linien zur Ausführung zu bringen, für welche er seiner Zeit die Konzessionen erteilt habe; dieselben Gründe bestehen aber nicht für die Linie Thalweil-Zug, für welche die Konzession auf dem Gebiete des Kantons Zug nicht erteilt worden sei. In Bezug auf diese Verbindung habe sich der Bund seine volle Freiheit zu wahren, und zwar um so mehr, als durch den Bau derselben seine Interessen in schwerer Weise verletzt würden. Nach dem Expertengutachten betragen nämlich die Baukosten dieser Linie Fr. 9 188 800 und die jährliche Einbuße auf dem Betrieb Fr. 606 758, beziehungsweise Fr. 560 814. Diesem beträchtlichen Verluste stehe als wesentlichster Vorteil nur eine Abkürzung der Verbindung zwischen Zürich und Zug um 5 km. gegenüber. Unter der Voraussetzung dieser Beschränkung des Bauprogrammes erzeige sich der Ankauf der Nordostbahn zu den Bedingungen des vereinbarten Vertrages als ein günstiger.

Diese Auffassung des Bundesrates stieß jedoch auf lebhaften Widerspruch bei der beteiligten Landesgegend; es wurde das Mißtrauen erregt, daß der Bund die Ausführung auch der übrigen Moratoriumslinien unterlassen oder wenigstens erheblich verzögern werde, und unter dem Eindrucke dieser Stimmungen, welche in der Dezembersession 1887 der Bundesversammlung anläßlich einer Interpellation ihren Ausdruck gefunden hatten, mußte sich der Bundesrat überzeugen, daß eine Genehmigung des Vertrages durch die Bundesversammlung kaum zu erreichen sein werde. Als daher die Generalversammlung der Nordostbahn vom 25. Februar 1888 die Zustimmung ihrerseits von der Bedingung abhängig machte, daß der Umtausch der Aktien innerhalb kurzer Frist erfolge und für

die Prioritätsaktien eine kleine Aufbesserung bewilligt werde, sah sich der Bundesrat veranlaßt, die Kaufsverhandlungen abzubrechen. Auch dieser Verstaatlichungsversuch auf dem Wege des freihändigen Kaufes war gescheitert.

c.

Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn 1890.

Ein anderer Weg zur Vorbereitung der Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnnetzes wurde beschritten, als durch die Fusion der westschweizerischen Eisenbahnlinien mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn gemäß Vertrag vom 16. August, bezw. 11./12. Oktober 1889 die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn gebildet worden war. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft an die Bundesversammlung vom 30. Mai 1890 betreffend Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ausführte, ergaben sich aus dieser Fusion wichtige Folgen für die schweizerische Eisenbahnpolitik. Diese Vereinigung vollzog sich nicht bloß zwischen den privaten Eisenbahngesellschaften zum Zwecke des Betriebes des größten schweizerischen Bahnnetzes, sondern es kam dabei die Bedeutung und der Einfluß der beteiligten Kantone in einer Weise zur Geltung, wie dieses bei keinem der andern Bahnnetze der Fall ist. Die entscheidende Beteiligung des Kantons Bern an dem Entstehen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der maßgebende Einfluß, welchen er als größter Aktionär bei der Verwaltung dieses Netzes ausgeübt hatte, verlichen dem letztern den Charakter einer Staatsbahn. Durch die Genehmigung der Fusion hatten die Behörden und das Volk des Kantons Bern die Fortsetzung der bisherigen Eisenbahnpolitik gebilligt und gleichzeitig die Ziele gutgeheißen, welche die Fusion ausdrücklich als die ihrigen anerkannte; der Kanton Bern glaubte die eisenbahnpolitische Bundesgenossenschaft der Kantone Freiburg, Waadt und Wallis erworben zu haben und diese hatten sich ihrerseits die Mitwirkung des größten Kantons zur Erreichung ihres längst erstrebten Zieles, des Simplondurchstiches, gesichert. Neben dem rechtlichen und moralischen Einflusse, den vier Kantone mit einer Bevölkerung von rund einer Million Seelen zur Erreichung ihres Zweckes auszuüben in der Lage sind, kam das direkte finanzielle Interesse in Betracht, welches sie an das neue Unternehmen knüpfte. Der Aktienbesitz der Kantone betrug im Jahre 1889 77 000 Stück, welche in der Generalversammlung ebensoviel Stimmen repräsentierten und zudem besaßen dieselben im Verwaltungsrate der Gesellschaft 19 Mitglieder bei einer Gesamtzahl

von 50 bis 60. Diese mächtige Stellung der genannten Kantone im Eisenbahnwesen mußte notwendig zu einer Schwächung des Einflusses der Eidgenossenschaft führen, wenn diese nicht den Willen und die Kraft besaß, sich auch ihrerseits die gebührende Stellung zu erobern. „Der Bund wird zwar gegenüber der fusionierten Gesellschaft im Stande sein, die Pflichten zu erfüllen, welche ihm bei der heutigen Sachlage im schweizerischen Eisenbahnwesen obliegen, aber er wird es nicht vermögen, der weitaus höhern Aufgabe gerecht zu werden, welche die Zukunft gebieterisch an ihn stellt. Solange die Fusionen nicht als Vorbereitungen zur Verstaatlichung der Bahnen betrachtet und behandelt werden, führen sie im Gegenteil von diesem Ziele ab, indem sie die Macht der Gesellschaften stärken und die kantonalen Einflüsse auf Kosten derjenigen des Bundes vermehren.“

Um dieser Gefahr zu begegnen, hatte die Bundesversammlung bei Genehmigung der Konzessionsübertragung an die fusionierte Gesellschaft mit Beschluß vom 19. Dezember 1889 einen einheitlichen Rückkaufstermin für die Gesamtheit aller Linien auf den 1. Mai 1903 festgesetzt, mit der Berechtigung, von dort an jederzeit zurückzukaufen, und mit der Befugnis, dieses Recht schon nach zwei Jahren geltend zu machen, insofern der Bau der Simplonbahn bis zur italienischen Grenze vom Bunde beschlossen werde. Zur Ausübung dieses Rückkaufsrechtes erschien aber der damalige Zeitpunkt nicht geeignet und ebensowenig waren die Verhältnisse einem Erwerbe auf dem Wege des Vertrages günstig. Dagegen eröffnete Art. 6 des Rechnungsgesetzes dem Bunde den Weg, als Teilhaber in die Gesellschaft einzutreten und an deren Verwaltung teilzunehmen. Dem Staate ist nämlich das Recht gewahrt, für jede Aktie in der Generalversammlung eine Stimme abzugeben, ohne der Beschränkung des Obligationenrechtes unterworfen zu sein, welche das Stimmrecht des einzelnen Aktionärs auf den fünften Teil der in der Generalversammlung vertretenen Stimmen limitiert. Dieses unbedingte Stimmrecht bildet für den Staat das Mittel, nicht nur das öffentliche Interesse gegenüber demjenigen der Privataktionäre zu wahren, sondern durch Erwerbung der Stimmenmehrheit im geeigneten Momente die Übernahme der Bahn herbeizuführen. Auf Verlangen der Bundesversammlung bei der Konzessionsübertragung war eine bezügliche Bestimmung in die Statuten der Jura-Simplon-Bahn ausdrücklich aufgenommen worden.

Der Bundesrat benützte daher den ihm vom Kanton Bern gebotenen Anlaß zum Erwerb von 30 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn durch Vertrag vom 19. Mai 1890, als einen

ersten bedeutenden Schritt zum schließlichen Erwerb der Jura-Simplon-Bahn. Der Ankauf erfolgte zum Kaufpreise von Fr. 600 per Aktie, durch Ausgabe von 3 % Rententiteln, zum Kurse von 90 %, mit Rentengenuß vom 1. Januar 1890 an, mit dem Vorbehalt, diese Rententitel insgesamt oder serienweise gegen zwölfmonatliche Kündigung auf einen Zinsverfalltag al pari abzulösen. Durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 ist der Kaufvertrag mit dem Kanton Bern vom 19. Mai 1890 genehmigt und der Bundesrat zu weitern Ankäufen von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ermächtigt worden, unter der Bedingung, daß der im Vertrag festgesetzte Preis nicht überstiegen werde. Aus den Überschüssen, welche aus der Differenz zwischen der Jahresdividende und dem Rentenbetrag erhofft wurden, sollte ein Specialfonds gebildet werden, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluß zu erlassen war.

Dieser Specialfonds, in der eidgenössischen Staatsrechnung als „Eisenbahnfonds" bezeichnet, erzeigte im Jahre 1890:

Einnahmen.

Dividende von 67 222 Aktien der Jura-Simplon-Bahn pro 1890 à Fr. 22. 50		Fr. 1 512 495. —
Zinse von der Staatskasse laut Kontokorrent à 3½ %	Fr. 17 776. —	
Verzugszins von Fr. 5 293 167 à 3½ % vom 15. Dezember 1890 bis 15. Januar 1891	„ 15 437. 90	
	Fr. 33 213. 90	
Abzüglich: Zinsertrag von Fr. 15 879 500 à 3½ % vom 15. bis 31. Dezember 1890, welche der Kapitalrechnung zur Richtigstellung des Kursverlustes gutgeschrieben werden .	„ 22 800. —	
		„ 10 413. 90
Agio auf Pariser Papier		„ 5 351. 47
		Fr. 1 528 260. 37

Ausgaben.

Rentenzins pro 1890 von Fr. 42 868 000 à 3 %	Fr.	1 286 040. —
Marchzins auf den gegen bar angekauften 2920 Aktien	„	62 765. 77
Zinsvergütung, Porti, Spesen u. s. w.	„	2 870. 68
Nettoüberschuß, vorzutragen als Amortisationsreserve	„	176 583. 92
	Fr.	1 528 260. 37

Das Ergebnis dieses Specialfonds war laut Staatsrechnung in der Periode von 1890/95:

	Nettoüberschuss. Fr.	Ausgabenüberschuss. Fr.
1890	176 583. 92	—
1891	116 962. 20	—
1892	—	822 551. 81
1893	—	30 403. 05
1894	199 879. 99	—
1895	172 950. 02	—
	666 376. 13	852 954. 86
1890/95	—	186 578. 73

Da das Jahr 1896 sicher eine Dividende von Fr. 22. 50 auf eine Prioritätsaktie der Jura-Simplon-Bahn ergeben wird, ist mit diesem Jahr der Ausfall der ungünstigen Jahre ausgeglichen, und aller Wahrscheinlichkeit nach wird für die Zukunft sich auch im Durchschnitt ein Nettoüberschuß ergeben.

Wesentlich ungünstiger stellt sich allerdings das Resultat, wenn lediglich der Ertrag der Prioritätsaktien und die Ausgabe für Verzinsung der Rententitel einander gegenübergestellt werden, indem sich diesfalls ergeben:

	Stück.	Dividende.	Einnahme.	Ausgabe.		Differenz.
		Fr.	Fr.	Fr.		Fr.
1890	67 222	22. 50	1 512 495	1 344 440	+	168 055
1891	77 090	12. —	925 080	1 541 800	—	616 720
1892	77 090	7. 50	578 175	1 541 800	—	963 625
1893	77 090	20. —	1 541 800	1 541 800		—
1894	77 090	22. 50	1 734 525	1 541 800	+	192 725
1895	77 090	22. 50	1 734 525	1 541 800	+	192 725
1896	77 090	22. 50	1 734 525	1 541 800	+	192 725
			9 761 125	10 595 240	—	1 580 345
					+	746 230
				Mehrausgabe		834 115

In Wirklichkeit sind die Resultate noch etwas ungünstiger, da die Dividende erst 6 Monate nach Schluß des Rechnungsjahres ausgerichtet wird, während die Rente je zu einem Drittel im Januar, Mai und September zu bezahlen ist, woraus ein nicht unerheblicher Zinsverlust sich ergiebt.

Der Unterschied gegenüber der Rechnung des Eisenbahnfonds rührt daher, daß letzterer außer den Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn im Inventarwerte von Fr. 46 124 610 noch cirka 14 Millionen andere Wertschriften enthält, welche günstige Resultate aufweisen.

Der Aktienbesitz des Bundes beträgt Ende 1895 77 090 Prioritätsaktien, indem zu den laut Kaufvertrag mit dem Kanton Bern

erworbenen	30 000
zugekauft wurden: 1890	37 222
und 1891	9 868
	77 090
und zwar gegen Rententitel à Fr. 600	72 302
gegen bar netto à Fr. 573	4 788
	77 090

d.

Verhandlungen über den Ankauf der Centralbahn 1891.

Nachdem der Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 betreffend den Erwerb von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn allseitige Zustimmung erfahren hatte, indem kein Referendumsbegehren gegen denselben gestellt worden war, nahm der Bundesrat keinen Anstand, auf dem betretenen Wege weiter zu schreiten. Ein Kon-

sortium von deutschen und schweizerischen Banken hatte ihm Offerten gemacht für den Erwerb von Centralbahnaktien. Die Verhandlungen führten zum Abschluß eines Vertrages vom 5. März 1891, gemäß welchem das Konsortium sich verpflichtete, dem Bundesrate 50 000 Stück Aktien der schweizerischen Centralbahn zu liefern gegen eidgenössische 3 %-Rententitel im Kapitalbetrage von fünfzig Millionen Franken, 40 000 Stück lieferbar nach Inkrafttreten des Vertrages, die übrigen 10 000 bis längstens 31. Dezember 1891. Die Aktien waren abzutreten mit dem Dividendenschein des Jahres 1891, die Rententitel dagegen waren vom 1. August 1891 an jährlich mit Fr. 30 verzinslich. Die Rententitel sollten in Form und Inhalt den im Jahre 1890 für den Ankauf der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ausgegebenen Rententiteln genau entsprechen.

Zur Begründung dieses Kaufvertrages führte der Bundesrat in der Botschaft an die Bundesversammlung vom 21. März 1891 aus, nachdem sich der Bund durch den Kauf der Prioritäten der Jura-Simplon-Bahn in dieser Gesellschaft eine Stellung geschaffen habe, die ihn berechtige, für eine nicht ferne Zeit einen maßgebenden Einfluß auf diese Verkehrsanstalt und damit auch auf das gesamte Eisenbahnwesen des Landes zu gewinnen, habe für die weitern Bestrebungen kein Ziel erwünschter sein können, als die Anbahnung des Erwerbes der Centralbahn. Die Netze der beiden Bahnen umfassen das ganze Gebiet der Westschweiz, und die Centralbahn bilde nicht bloß die bedeutendste Zufahrtslinie zum Gotthard, sondern greife auch mit den Gemeinschaftslinien der Bötzbergbahn und der aargauischen Südbahn in das Verkehrsgebiet der Nordostbahn ein. Der Erwerb der Centralbahn befestige auch die Stellung des Bundes bezüglich der Simplonfrage; der Einfluß desselben auf den Betrieb der gesamten westschweizerischen Bahnen gebe ihm die Möglichkeit, der durch das Gesetz aufgestellten Pflicht, den Verkehrsverbindungen mit Italien möglichste Förderung angedeihen zu lassen, sowohl mit Bezug auf den Bau als den Betrieb in vollem Maße nachzukommen. Selbst für den Fall, daß sich der Erwerb der sämtlichen schweizerischen Hauptbahnen länger verzögern sollte, als es zu wünschen sei, würde der Bund durch die Vereinigung der Jura-Simplon-Bahn mit der Centralbahn sich in den Besitz eines Bahngebietes setzen, welches groß und verkehrsreich genug sei, um in allen Beziehungen für den öffentlichen Verkehr die Vorteile zu erlangen, welche man bei der heutigen Zersplitterung entbehre, wie die Betriebsersparnisse, die sich schon durch bloße Betriebsvereinigung, auch ohne förmliche Fusion der beiden Netze erreichen lassen, die rationelle Gestaltung der Fahr-

pläne, die Einheit der Tarife u. s. w. Der Zweck des Ankaufes der Centralbahnaktien soll keineswegs der sein, daß der Bund dauernd Großaktionär der Centralbahn werde, das Ziel sei die Erwerbung der Centralbahn und der Betrieb derselben durch den Bund mit der gleichzeitigen Absicht der successiven Erwerbung des gesamten schweizerischen Bahnnetzes. Es seien bereits Unterhandlungen über den Erwerb der gesamten Unternehmung eingeleitet. Wenn dieselben zum Ziel führen und die Generalversammlung der Aktionäre bereit sei, zu gleichen Bedingungen zu verkaufen, wie sie der Vertrag über den Aktienankauf enthalte, sei der Zweck des Bundes auf einen Schlag erreicht; andernfalls würde der Besitz der angekauften Aktien den Bund in den Stand setzen, ohne Schwierigkeit auf anderem Wege die Abtretung der Bahn herbeizuführen. Der Kaufpreis sei annehmbar, da dem Rentenbetrag von Fr. 30 oder genau berechnet von Fr. 29. 47 per Aktie ein voraussichtlicher Reinertrag von Fr. 31. 40 gegenüberstehe, somit ein Überschuß von Fr. 1. 93 sich ergebe. Für die Zukunft werde eine Steigerung der Betriebsausgaben, die namentlich zufolge des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten eintreten werde, reichlich ausgeglichen werden durch Ersparnisse auf andern Betriebsausgaben und die sichern Vereinfachungen im Tarifwesen, sowie durch die zu erwartende permanente Steigerung der Betriebseinnahmen.

Vor der Behandlung des Vertrages vom 5. März 1891 betreffend den Aktienankauf durch die Bundesversammlung hatten auch die Verhandlungen mit der Verwaltung der Centralbahn zum Abschluß geführt. Durch Vertrag vom 3. April 1891 über den Erwerb der Centralbahnunternehmung durch den Bund*) trat die Centralbahngesellschaft ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen dem Bunde zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bözbergbahn, aargauische Südbahn, Koblenz-Stein und Wohlen-Bremgarten) mit Einschluß der vorhandenen Fonds; der Gesellschaft wurde vom Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1890 ein Betrag von Fr. 3 300 000 im Maximum überlassen zur Ausrichtung einer Dividende von Fr. 33. Der Bund hatte dieses Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe sich ergebenden Bestande mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung zu übernehmen, alle Verbindlichkeiten der Centralbahngesellschaft zu erfüllen, in

---

*) Beilage zum Geschäftsbericht der Centralbahn für das Jahr 1890; in die eidgenössische Aktensammlung ist dieser Vertrag nicht aufgenommen worden.

der Meinung, daß die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche dem Bunde gegenüber selbständig zu verfolgen. Als Gegenwert war die Übergabe eines eidgenössischen 3 % Rententitels im Nominalbetrage von Fr. 1000 mit Zinsgenuß vom 1. August 1891 an ausbedungen. Mit der Vornahme der Liquidation der Centralbahngesellschaft wurden die derzeitigen Direktoren beauftragt; für deren Vornahme sollten die Bestimmungen des Vertrages maßgebend sein; dieselbe hatte auf Kosten des Bundes zu erfolgen und zwar im Einvernehmen mit dem Bundesrate. Den Direktoren und den übrigen Beamten und Angestellten wurde der Übertritt in den Dienst des Bundes vorbehalten, soweit immer thunlich in gleicher dienstlicher Stellung. Der Bund verpflichtete sich, in die Verbindlichkeiten der Gesellschaft bezüglich der Hülfskasse der Beamten einzutreten. Der Sitz der Verwaltung der Centralbahnlinien sollte jedenfalls solange in Basel bleiben, als nicht die weitere Verstaatlichung schweizerischer Hauptbahnen eine Änderung der Organisation notwendig mache. Die beidseitigen endgültigen Ratifikationen sollten bis zum 1. November 1891 ausgesprochen werden.

Die Bundesversammlung hatte somit die Wahl zwischen dem Vertrag vom 5. März 1891 betreffend den Aktienankauf und demjenigen vom 3. April 1891 betreffend den Erwerb der ganzen Unternehmung. Der Nationalrat entschied sich am 8. Juni mit 82 gegen 31 Stimmen für den Aktienankauf, der Ständerat am 18. Juni mit Stichentscheid des Präsidenten für den Gesamterwerb. Der Nationalrat schloß sich am 25. Juni 1891 mit 80 gegen 38 Stimmen diesem Beschlusse an, nachdem am 24. Juni 1891 die Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn den Vertrag ebenfalls genehmigt hatte. Gegen diesen Bundesbeschluß vom 25. Juni 1891 wurde jedoch das Referendum ergriffen und in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 der Ankauf der Centralbahn durch den Bund mit 289 406 gegen 130 729 Stimmen verworfen.

* * *

Obschon alle bisherigen Verstaatlichungsversuche gescheitert waren, hatte deren öffentliche Diskussion doch zur Abklärung der Ansichten wesentlich beigetragen; die einmal angeregte Frage kam nicht mehr zur Ruhe und schon am 29. Januar 1892 wurde die eingangs erwähnte Motion der Herren Curti, Cornaz und Genossen von der Bundesversammlung erheblich erklärt. Die Frage der Verstaatlichung ist daher neuerdings und zwar grundsätzlich und umfassend zu behandeln.

II.

Grundsätzliche Begründung der Notwendigkeit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen.

Wenn wir untersuchen, welche Vorteile der Staatsbahnbetrieb gegenüber dem Privatbahnbetrieb bietet, sind zwei Beziehungen zu unterscheiden. Einmal fallen die Momente in Betracht, welche den einheitlichen Betrieb des gesamten schweizerischen Bahnnetzes günstiger gestalten, als den dermaligen Zustand der Zersplitterung in einzelne Bahnnetze; es sind dieses die Vorteile, welche auch eine Fusion aller schweizerischen Hauptbahnen in eine Gesellschaft gewähren würde. Dazu kommen sodann die besondern Vorzüge, welche für die allgemeinen Interessen die staatliche Verwaltung gegenüber dem Privatbahnsystem auszeichnen, und welche ergeben, daß die Vereinigung aller schweizerischen Bahnen in einer Hand nicht einer großen Aktionärgesellschaft überlassen werden darf, sondern vom Bunde durchgeführt werden muß. Die grundsätzliche Begründung des Vorzuges der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen als der Hauptverkehrsstraßen des Landes liegt in der Natur der beiden Systeme. Die privaten Aktiengesellschaften sind als Erwerbsgesellschaften darauf angewiesen, durch ihren Geschäftsbetrieb einen möglichst großen Gewinn zu erzielen. Dieses Resultat wird aber nur dann erreicht, wenn die Einnahmen thunlichst hoch und die Ausgaben so niedrig als möglich gehalten werden. Es liegt nun allerdings auch im Interesse dieser Gesellschaften, vom rein geschäftlichen Standpunkte aus betrachtet, die Verkehrsinteressen des Landes zu berücksichtigen, indem eine richtige Verkehrspolitik auch die Rentabilität der Unternehmung hebt. Es darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß einerseits eine bereits eingetretene Zunahme des Verkehrs eine Vergrößerung der vorhandenen Anlagen bedingt, deren Ausführung als unproduktive Ausgabe erscheint, da der Nutzen schon vorweg genommen ist. Anderseits tragen die zur Hebung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen, wie Verbesserung der Fahrpläne, Herabsetzung der Tarife u. s. w., nicht unmittelbar Früchte, sondern es ist ein gewisser Zeitraum erforderlich, bis sich der Nutzen ziffermäßig einstellt. Nach allen diesen Richtungen wird daher die Privatgesellschaft vorsichtig vorgehen und eher den bestehenden Zustand befriedigender Rendite festhalten, als durch Einführung von Verbesserungen, die mit erheblichen Kosten verbunden sind,

auf eine Einnahmesteigerung für die Zukunft spekulieren. Diese zögernde Vorsicht wird um so größer werden, je mehr der Aktienbesitz aus der Hand fester Eigentümer an spekulative Kreise übergeht, denen nicht am Gedeihen der Unternehmung auf die Dauer gelegen ist, sondern an der Erzielung hoher Dividenden und damit an der Steigerung des Aktienkurses innerhalb einer kürzern Frist. Es wird daher notwendigerweise das Finanzergebnis des Betriebes in erster Linie von der Privatverwaltung im Auge behalten werden, ohne daß derselben daraus ein begründeter Vorwurf gemacht werden darf, und zwar ein Finanzergebnis, das dem Aktionär eine möglichst hohe, den landesüblichen Zinsfuß übersteigende Dividende in Aussicht stellt. Daß diese Gesichtspunkte jeweilen am stärksten wirken, wenn es sich um Jahre der für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebenden Periode handelt, liegt auf der Hand.

Der Staatsbahnbetrieb kann sich dagegen damit begnügen, wenn der Reingewinn die zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales, beziehungsweise des Ankaufspreises der Bahn, erforderlichen Mittel liefert; die Differenz zwischen diesem Bedarf und dem Betriebsertrag kann ohne finanzielles Risiko zu Verbesserungen im Betriebe verwendet werden und es soll die Staatsbahnverwaltung ihre Überschüsse nicht an das allgemeine Staatsbudget abliefern, sondern dieselben sollen im allgemeinen Verkehrsinteresse Verwendung finden. Aus den nachfolgenden Erörterungen wird sich ergeben, in welcher Weise diese allgemeinen Gesichtspunkte nach den verschiedensten Richtungen die Gestaltung des Eisenbahnbetriebes beeinflussen.

1.

Volkswirtschaftliche Gesichtspunkte.

a.

Einheitlicher Betrieb.

Der Betrieb der schweizerischen Hauptbahnen liegt zur Zeit in der Hand von fünf Verwaltungen. Es ist klar, daß die Beziehungen dieser Verwaltungen unter sich bei der Reihe von Berührungspunkten eine Menge von Arbeit und Zeitaufwand erfordern, die nichts weniger als eine produktive Leistung darstellen. Abgesehen davon, daß jede Verwaltung für alle Zweige des Eisenbahndienstes ihre besondern Bureaux mit der ganzen Beamten-

hierarchie halten muß, hat auch das betreffende Personal eine Menge wirtschaftlich überflüssiger Arbeit zu leisten.

Bei der allgemeinen Verwaltung hat jede Bahn ihre besondere Finanzverwaltung, deren Arbeitszeit zu einem großen Teil dadurch absorbiert wird, die Abrechnungen für die Beziehungen zu den andern Bahnverwaltungen aufzustellen, die Abrechnungen der letztern zu prüfen und in weitschweifigen Korrespondenzen die vielen Anstände zu erledigen, welche bis in das kleinste Detail die thunlichste Belastung des Nachbars und die günstigste Auslegung bestehender Verträge zum eigenen Vorteil bezwecken. Bei Vereinigung der fünf Hauptbahnen in eine Hand würden alle diese Anstände über Verteilung der Lasten wegfallen und es könnte sich die Ausgabenkontrolle auf die Überwachung des ordnungsgemäßen Ganges der innern Verwaltung beschränken und könnte mehr Zeit auf eine materielle und nicht bloß formelle Prüfung verwenden. Mit der Vereinigung des Dienstes würden namentlich die vielen Berührungspunkte in den Gemeinschaftsbahnhöfen wegfallen, welche bei dem vielfachen Ineinandergreifen der Bahnnetze in außerordentlich großer Zahl vorhanden sind und die Rechnungsstellen der Bahnen ganz besonders belasten.

Wenn ein Tarif von einem Ende der Schweiz zum andern erstellt werden soll, haben jeweilen mindestens drei bis vier Tarifbureaux mit einander in Verbindung zu treten und endlose Schreibereien zu führen, bis nur die Vorlage an die Aufsichtsbehörde erfolgen kann; das Gleiche ist der Fall bei den meisten Tariferstellungen mit dem Ausland. Ganz abgesehen von den nachteiligen Folgen einer solchen Zersplitterung für die Tarifpolitik, worüber später zu sprechen ist, folgt aus dieser Arbeit eine Verschwendung von Personal und Arbeitskraft, die bei einer Centralisation vermieden würde, indem ein Tarifbureau mit viel weniger Aufwand von Mühe die Tariferstellung für die ganze Schweiz besorgen könnte. In erhöhtem Maße gelten diese Erwägungen für die Betriebskontrollen (die Kontrollen über die Betriebseinnahmen). Nur der eingeweihte Fachmann weiß, welche Unmasse von Arbeit von den verwickelten Abrechnungen zwischen den einzelnen Bahnen konsumiert wird. Bei einer Verschmelzung des Betriebes der Hauptbahnen würden allerdings die weitläufigen Abrechnungen mit den ausländischen Bahnen und den einheimischen Nebenbahnen bleiben, aber der Wegfall der internen Abrechnungen zwischen den Hauptbahnen würde schon sehr viel Zeit ersparen.

Die kleinste Reklamation betreffend Beschädigung oder Verlust von Transportgütern, Lieferfristüberschreitung oder Tax-

rückvergütung hat eine Reihe von Reklamationsbureaux zu passieren, falls mehr als eine Bahn am bezüglichen Transporte beteiligt ist. Abgesehen von der sich hieraus notwendig ergebenden Verzögerung, die für das Publikum lästig ist, wird ein Schreibwerk in Thätigkeit gesetzt, das in keinem Verhältnis steht zur Bedeutung der Sache.

Mit diesen Beispielen dürfte genügend dargethan sein, daß eine Zusammenfassung der Dienstzweige der allgemeinen Verwaltung in eine Hand nicht nur eine erhebliche Personalverminderung und damit eine wesentliche Kostenersparnis ermöglichen würde, sondern namentlich auch eine volkswirtschaftlich durchaus unnütze Mehrarbeit vermeiden ließe. Auf Ende 1894 hat das Personal der fünf Hauptbahnen für die allgemeine Verwaltung betragen bei der:

Jura-Simplon-Bahn	231
Centralbahn	144
Nordostbahn	265
Vereinigte Schweizerbahnen	98
Gotthardbahn	142
Zusammen	880

Für die einheitliche Besorgung der Dienstzweige der allgemeinen Verwaltung würden 600 Personen reichlich ausreichen und es würden nicht nur die Gehalte für die wegfallenden Beamten erspart, sondern selbstverständlich auch der verhältnismäßige Anteil der übrigen Kosten dieser Bureaux, für Lokale, Beheizung, Beleuchtung, Bureaumaterialien, Drucksachen, Abwart u. s. w. Die Kosten der allgemeinen Verwaltung haben nun im Jahre 1894 ausgemacht:

	Personal.	Sonstige Ausgaben.	Im ganzen.
	Fr.	Fr.	Fr.
Jura-Simplon-Bahn (exkl. Brünig)	433 204	123 228	556 432
Centralbahn	360 099	69 714	429 813
Nordostbahn	462 732	93 154	555 886
Vereinigte Schweizerbahnen	302 804	57 790	360 594
Gotthardbahn	382 239	114 942	497 181
	1 941 078	458 828	2 399 906 *)

*) Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1894.

Bei einer Reduktion des Personals auf rund 600 Personen würde sich eine Kostenersparnis bei der allgemeinen Verwaltung um rund Fr. 600 000 ergeben, ein Ansatz der jedenfalls nicht zu hoch gehalten ist.

Eine erhebliche Kostenersparnis würde auch eintreten für Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Für den Unterhalt des Bahnunterbaues (Erdarbeiten, Mauern, Tunnel, Brücken, Schutzbauten, Uferversicherungen u. s. w.) wird die Beschaffung und Gewinnung von Materialien (Steine, Kalk u. s. w.) bei großem Bedarf sich billiger stellen. Für Accordarbeiten und Lieferungen tritt beim größern Umfang des Bahnnetzes ein erweiterter Wettbewerb von Unternehmern und Lieferanten ein und sind günstigere Preisbedingungen zu erzielen als bei kleinen Vergebungen. Diese Vorteile werden sich namentlich bei größern Objekten (Brückenbauten u. dgl.) zeigen, da solide Unternehmer sich mit Vorliebe an Verwaltungen halten, bei welchen sie bei voller Garantie der Zahlungsfähigkeit für sich und ihr Personal Aussicht auf Beschäftigung für längere Zeitdauer haben, und daher für dieselben solider und wohlfeiler arbeiten. Für specielle Arbeiten, wie Brückenunterhalt, können besondere Techniker und Arbeitergruppen herangebildet und erhalten werden, wenn dieselben abwechselnd auf einem großen Bahnnetze Verwendung finden; solche Specialarbeiter werden aber auch leistungsfähiger, wenn ihnen ein reichliches Beobachtungsmaterial und öftere Gelegenheit zur Vornahme von Arbeiten zu Gebote steht.

Die vielfachen Bemühungen der Behörden, einheitliche Normalien für den Oberbau zu erhalten, sind bei den verschiedenen Bahnverwaltungen stets auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen und nur langsam waren bezügliche Verständigungen zu erzielen, da sich die einzelne Verwaltung nur schwer entschließt, auf ihre Besonderheiten zu verzichten, namentlich wenn in Aussicht genommene Änderungen mit Kosten verbunden sind. Und doch liegt auf der Hand, wie wünschenswert es im Interesse des Betriebes ist, an Stelle der verschiedenen Schienenprofile, Schienenlängen, Typen für Schienenbefestigungen u. s. w. einheitliche Normalien für gleichartige Anforderungen des Verkehrs zu besitzen. Es ist diesfalls nur zu verweisen auf die vielen Anschlußbahnhöfe und Anschlußstrecken, wo der Bestand abweichender Typen allerlei Erschwerungen schafft. Für die Anschaffung von Schienen und Schienenbefestigungsmitteln wären unzweifelhaft günstigere Bedingungen zu erzielen, wenn diese für große Quantitäten und längere Perioden erfolgen könnten, da die Walzwerke großen Wert

auf zusammenhängende Lieferungen legen; bei einem großen Bahnnetz können aber diese Bestellungen vorteilhaft eingeteilt und daher die Verträge günstig abgeschlossen werden. Im Jahre 1894 hat die Geleiselänge der fünf Hauptbahnen mit Inbegriff ihrer Nebenlinien 4 022 167 Meter betragen. Wenn nun die jährliche Erneuerung durchschnittlich zu 3,3 % berechnet wird, ergiebt sich ein jährlicher Schienenbedarf zu Erneuerungszwecken auf rund 133 Geleisekilometern, zu 70 Tonnen berechnet, von 9310 Tonnen. Es wird somit auf diesem großen Quantum eine bedeutende Preisermäßigung zu erzielen sein. Dazu kommt die Erleichterung einer rationellen Verteilung und Ausnutzung des Schienenmaterials auf einem größern Netze; die zulässige Verwendung weniger abgenutzten Materiales nicht nur auf Nebengeleisen der Stationen, sondern auch auf Nebenlinien mit wenigen und leichten Zügen erleichtert die vortreffliche Instandhaltung der Hauptgeleise mit geringern Kosten durch raschere Schienenauswechslung. Was für die Schienenanschaffung und Erneuerung gesagt worden ist, gilt auch für die Schwellen, insbesondere für die stets zahlreicher verwendeten Eisenschwellen. Die Länge der mit solchen versehenen Geleise hat Ende 1894 1 488 846 Meter betragen; bei Annahme einer jährlichen Auswechslung von 3,3 % würde der Jahresbedarf rund 57 000 Schwellen oder, das Stück zu 50 kg. angenommen, 2850 Tonnen ausmachen. Die Preisersparnis für Schienen und Eisenschwellen würde somit für rund 12 000 Tonnen den Betrag von Fr. 120 000 erreichen, wenn durchschnittlich nur Fr. 10 per Tonne weniger bezahlt werden müßten, ein gewiß sehr niedriger Ansatz.

Bezüglich der mechanischen Einrichtungen und Signale ist es von größter Bedeutung für die Betriebssicherheit, vollständige Einheitlichkeit zu erreichen. Wenn auch auf Drängen der Aufsichtsbehörde bisher wesentliches von den Bahnverwaltungen vorgekehrt worden ist und eine einheitliche Signalordnung für alle Hauptbahnen besteht, kann doch nur die Centralisation des Betriebes in einer Hand die gänzliche Beseitigung aller Unterschiede und Abweichungen sichern. Auch bei diesem Dienstzweige lassen sich zudem durch zweckmäßige Gruppierung der Bestellungen bei Neuanschaffungen, durch einheitliche Prüfung und Übernahme der Apparate, durch Heranbildung eigenen Personals zur Vornahme der Erstellungen und Reparaturen durch eine eigene Werkstätte, durch Haltung einer gemeinsamen Reserve für Ersatzstücke erhebliche Ersparnisse ermöglichen. Das Gleiche gilt von der Verrieglung der Weichen und Signale, die bei einzelnen Bahnen nur langsam fortschreitet, obwohl sie doch im Interesse der Betriebssicherheit sehr erwünscht ist.

Es ist auch der Aufsichtsbehörde trotz wiederholter Anregung bis jetzt nicht gelungen, den Erlaß einheitlicher Vorschriften für den Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst herbeizuführen, wie es im Interesse der Betriebssicherheit erwünscht wäre. Die besondern Verhältnisse der einzelnen Hauptbahnen sind nicht so abweichend, daß bei gutem Willen nicht einheitliche Ordnung in der Hauptsache möglich wäre.

Der Stationsdienst ist einer der kostspieligsten Zweige des Eisenbahndienstes, dessen Kosten beinahe ein Viertel aller reinen Betriebskosten ausmachen. Dabei fallen insbesondere die bereits erwähnten Gemeinschaftsbahnhöfe in Betracht, welche die Organe des Betriebsdienstes nicht weniger in Anspruch nehmen als diejenigen der allgemeinen Verwaltung. Deren Benützung durch zwei oder mehr Gesellschaften veranlaßt eine Reihe von Komplikationen, Weitläufigkeiten und unnützen Kosten. Die Stationsvorstände haben den oft nicht übereinstimmenden Weisungen verschiedener Verwaltungen nachzukommen; neben dem Gemeinschaftspersonal hält jede Bahn in denselben noch ihr eigenes Personal für bestimmte Verrichtungen, ebenso besondere Lokomotivremisen, eigenes Mobiliar, eigene Gerätschaften und besondere Reserven für Oberbaumaterialien, Signaleinrichtungen u. dgl. Es bestehen Vereinbarungen über die Beteiligung der mitbenützenden Gesellschaften an der Verzinsung des Anlagekapitals und an den Betriebskosten; zur Erhebung der den Berechnungen zu Grunde liegenden Daten (Lokomotiv- und Wagenachsen u. s. w.) sind weitläufige Aufzeichnungen zu machen und beidseitig zu kontrollieren; zu regeln sind durch gemeinsame Verständigung, beziehungsweise langwierige Verhandlungen die Zugs-Ein- und Ausfahrten, die Dienstbesorgung für den Güterdienst, die Arbeitszeit des Personals, dessen Gehalte, die Disciplinarbefugnisse gegenüber demselben, die Verantwortlichkeit für Beschädigung der Transportgüter, die Haftpflicht bei Unfällen u. s. w. Die aufgestellten Regeln schließen aber die Meinungsverschiedenheiten im einzelnen Falle keineswegs aus und es werden diese Mitbenützungsverhältnisse sehr oft die Veranlassung zu unangenehmen Differenzen. Das alles fällt um so mehr ins Gewicht, da die Gemeinschaftsbahnhöfe sehr zahlreich sind; nur die fünf Hauptbahnen zählen 28 Anschlußstationen unter sich, die Anschlüsse von ausländischen Bahnen und Nebenbahnen nicht gerechnet. Es liegt auf der Hand, daß auf diesem Gebiete die einheitliche Verwaltung eminente Vorteile bietet, sowohl in ökonomischer Beziehung wie bezüglich der Erleichterung des Verkehrs und der Bequemlichkeit des Publikums. Die unzähligen Anschluß- und Transitverhältnisse erfordern unbe-

dingt eine einheitlichere Leitung des Eisenbahnbetriebes, wenn nicht der Verkehr unter unliebsamen Hemmungen und Verzögerungen leiden soll. Die Inferiorität der Schweiz gegenüber den großen Bahnnetzen des Auslandes tritt klar an den Tag.

Im Zugsdienst wird es von den Reisenden unangenehm empfunden, daß das Zugspersonal nach Zurücklegung kleinster Strecken wechselt, nach den Gebieten der verschiedenen Bahnverwaltungen. Fremde Reisende, welche im Auslande hunderte von Kilometern vom gleichen Kondukteur begleitet zurücklegen, dem sie die Fahrtausweise nur einmal vorzulegen haben, begreifen nur schwer, daß bei einer Fahrt von Zürich nach Lausanne hinter Aarau, beziehungsweise Olten zum zweitenmale und hinter Bern zum drittenmale das Billet vorgewiesen und coupiert werden muß, eine Unannehmlichkeit, die bis jetzt nur für die Nachtzüge einigermaßen abgeschwächt worden ist. Die Möglichkeit, das Zugbegleitungspersonal auf längere Strecken durchgehen zu lassen, wird aber auch der Bahnverwaltung eine bessere Ausnutzung der Arbeitskraft durch eine rationellere Diensteinteilung ermöglichen und damit Ersparnisse erzielen lassen, ohne daß dadurch das Personal über Gebühr angestrengt würde; im Gegenteil könnte dem letztern die Möglichkeit geboten werden, mit Befahren längerer Strecken größere Einnahmen an Kilometergeldern zu erzielen.

Die nämlichen Vorteile für das Personal sind zu erreichen beim Fahrdienst (Zugförderungs- oder Traktionsdienst). Die Verwendung des Lokomotivpersonals ist noch viel enger an das Gebiet der einzelnen Bahn gebunden als beim Zugsdienst. Lokomotiven werden auf fremder Bahn nur ausnahmsweise zur Aushülfe bei Vorspanndienst u. dgl. verwendet. Diese Beschränkung hat für das Publikum allerdings nur den Nachteil, daß einige Aufenthalte auf Übergangsstationen ohne innere Notwendigkeit verlängert werden. Wohl aber sind für die Bahnverwaltung wesentliche Ersparnisse zu erreichen, wenn freie Verwendung der Lokomotiven eintreten kann. Beim obigen Beispiel einer Fahrt von Zürich nach Lausanne kommen sogar vier Lokomotiven zur Verwendung, für die Strecken Zürich-Aarau, Aarau-Olten, Olten-Bern und Bern-Lausanne; für die verhältnismäßig kurze Strecke Zürich-St. Gallen zwei. Wenn nun auch richtig ist, daß wegen der verschiedenen Steigungsverhältnisse der Linien nicht immer die gleichen Lokomotiven auf lange Strecken zu verwenden sind, steht doch außer Zweifel, daß vieles verbessert werden könnte für Ausnützung des Materials und bessere Verwendung des Personals, falls nicht die engen Bahngrenzen hinderlich wären.

Die Zersplitterung im schweizerischen Eisenbahnwesen tritt übrigens nicht nur in der Verwendung, sondern auch in der Mannigfaltigkeit der Typen der Lokomotiven deutlich zu Tage. Auf dem Netz der schweizerischen Normalbahnen standen 1894 nicht weniger als 36 verschiedene Lokomotivtypen im Gebrauch, wobei die meisten dieser Typen noch in mehreren Variationen vorhanden sind. Und doch würden für die bestehenden drei Zugsarten (Schnellzüge, Personenzüge und Güterzüge) je drei Maschinengattungen, für Thalfahrten, mäßige Steigungen und starke Steigungen, genügen und somit neun Typen jedenfalls ausreichen, voraussichtlich aber noch eine weitere Reduktion thunlich sein. Wenn nun keineswegs zu verkennen ist, daß die bestehende große Mannigfaltigkeit zum Teile dem Bestreben nach Verbesserung der Maschinen zuzuschreiben und daher nur die Folge einer ganz zweckmäßigen Entwicklung ist, so ist anderseits ebenso richtig, daß viele Besonderheiten auf Liebhabereien der einzelnen Verwaltung zurückzuführen sind und keine innere Berechtigung haben. Für eine möglichst allseitige Verwendung des Lokomotivpersonals ist es aber wünschenswert, daß die Maschinentypen nicht zu verschieden sind.

Abgesehen von den rein praktischen Vorteilen einer Verminderung der Typen würden durch eine solche auch sehr wesentliche Ersparnisse realisiert, indem günstigere Preise bei der Neuanschaffung von Maschinen als Ersatz für auszurangierende, Reduktion, bessere Ausnutzung und billigerer Ankauf der Reservestücke und Erleichterung der Unterhaltungsarbeiten erzielt werden könnten. In den Reparaturwerkstätten der Eisenbahnen werden nämlich, wie bei jedem Fabrikbetrieb, Arbeit und Produktion leichter und wohlfeiler, je gleichmäßiger die Arbeitsleistungen sind. Selbstverständlich könnte auch beim Staatsbetrieb der Übergang zu einheitlichen Typen nur nach und nach erfolgen, bei Neuanschaffungen und Umbauten.

Was bezüglich der Lokomotiven gesagt worden ist, trifft im ganzen auch für das Wagenmaterial zu. Auch hier herrscht neben der notwendig verschiedenen Beschaffenheit der Wagenkategorien eine von zufälligen Momenten herrührende Mannigfaltigkeit der Typen, während doch einheitliche Normalien für den Betrieb große Vorteile bieten. Auch hier werden sich Verschiedenheiten durch die Verbesserungen am Rollmaterial stets ergeben; es liegt aber bezüglich der Personenwagen im Interesse sowohl des reisenden Publikums, wie der Betriebsorgane, welche die Züge zu komponieren haben, namentlich an Knotenpunkten meh-

rerer Linien, wenn mit nur wenigen gleichartigen Serien zu rechnen ist. Auch die Aushülfe mit Wagenmaterial bei außerordentlichen Anlässen ist leichter durchführbar. Für die Komposition der Schnellzüge ist allerdings ein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen und es arbeiten die Verwaltungen auf eine gewisse Vereinheitlichung hin. Gleichwohl besteht noch eine Ungleichheit in der Ausrüstung der Wagen, welche sich dem Reisenden unangenehm bemerkbar macht. Hervorzuheben ist diesfalls, daß es noch immer nicht gelungen ist, die Hauptbahnen zur Annahme eines einheitlichen Beleuchtungssystems zu bestimmen. Während die Gotthardbahn an der Gasbeleuchtung festhält, haben die andern Hauptbahnen den Übergang zur elektrischen Beleuchtung beschlossen. Die Einheitlichkeit in der Beheizung und in der Annahme der kontinuierlichen Bremsen wäre bei einheitlicher Betriebsverwaltung unzweifelhaft viel rascher erfolgt. Auch bei diesen Einrichtungen veranlaßt die Verschiedenheit bei den einzelnen Verwaltungen größere Kosten.

Die Bedürfnisse des direkten Verkehres verlangen sodann den ungehinderten Übergang der Güterwagen von einem Bahnnetz auf das andere. Diese Sache ist so wichtig, daß sogar für den internationalen Verkehr nicht nur verschiedene Verbände zur Regelung des direkten Wagendurchlaufes bestehen, sondern auch von den Staaten eine internationale Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen abgeschlossen worden ist, welche mit Wirksamkeit vom 1. April 1887 an einheitliche Maße für die wichtigsten Konstruktionsteile der Eisenbahnwagen aufstellt. Dieser Konvention sind bis jetzt beigetreten Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Belgien, die Niederlande, Rumänien und die Schweiz. Die Regel ist nämlich, daß die Güterwagen einen größern Parcours auf fremder Bahn zurücklegen als auf eigener Bahn. Die Schweiz ist naturgemäß in dieser Richtung noch schlimmer bestellt als die angrenzenden großen ausländischen Bahnen, da sie im internationalen Transitverkehr in der Regel nur von fremdem Material durchfahren wird oder bei der Ein- und Ausfuhr verhältnismäßig kleine schweizerische Strecken zusammen mit langen ausländischen den Transportweg bilden; alle Wagenladungsgüter müssen aber bei rationellem Betrieb ohne Umlad von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation durchlaufen können. Bei dieser Sachlage ist es für die schweizerischen Bahnen von größter Wichtigkeit, günstige Bedingungen für die Benützung der durchlaufenden fremden Wagen zu erhalten; es liegt aber auf der Hand, daß ein einheitliches schweizerisches Bahnnetz für solche Verhandlungen in einer günstigern Lage ist, als eine Mehrzahl von kleinen Einzelbahnen.

Um die Situation gegenüber dem Auslande zu verbessern und um den Wagenaustausch im Innern der Schweiz thunlichst zu erleichtern, haben sich die schweizerischen Bahnen allerdings seit dem 1. Januar 1888 in Fortbildung früherer Vereinbarungen zu einem „schweizerischen Wagenverband“ vereinigt, welcher das gesamte Güterwagenmaterial der Verbandsbahnen in einen gemeinschaftlichen Park für den in- und ausländischen Verkehr vereinigt. Während früher jeder ausgeladene Güterwagen sofort auf dem kürzesten Wege nach der Heimatbahn zurückgesandt werden mußte und daher oft ohne Rückfracht leer zurücklief, ist nun die freie Verwendung der Verbandswagen innerhalb der Schweiz und im Verkehr mit den ausländischen Bahnen, insofern mit letztern ebenfalls Vereinbarungen über Wagenaustausch bestehen, gesichert. Durch Vermeidung unnötigen Leerlaufs wird eine weit bessere Wagenausnützung und damit ein viel ökonomischerer Betrieb ermöglicht und es sind daher die Vorteile des Wagenverbandes keineswegs zu unterschätzen. Es ist aber anderseits nicht zu übersehen, daß wegen des getrennten Eigentums an den Güterwagen gleichwohl umfangreiche Notierungen und Abrechnungen erforderlich sind, um die Miete für die Benützung der Wagen durch die fremde Bahn gemäß den Grundsätzen des Verbandsübereinkommens berechnen zu können. Ferner führt der Umstand, daß die Verbandsbahnen sehr ungleich mit Wagenmaterial ausgerüstet sind, daß insbesondere einzelne Verwaltungen mit der Anschaffung der leistungsfähigern neuen Güterwagen mit großem Laderaume im Rückstande sich befinden, notwendig dazu, daß die freie Benützung gewisser Wagenkategorien, als sogenannter Specialwagen, beschränkt wird. Der ungleiche Bestand des Materials bei den Verwaltungen veranlaßt auch fortwährend Anstände zwischen denselben, da namentlich in Zeiten des Wagenmangels die Klage laut wird, daß die weniger gut ausgerüsteten Verwaltungen mißbräuchlich Wagen anderer Bahnen zurückhalten, um das Publikum ihres Bahnnetzes zu bedienen, während die Eigentümer eines größern Parkes das Nachsehen haben und den Reklamationen der Transportanten ausgesetzt sind. Es liegt nun auf der Hand, daß alle diese Ungehörigkeiten aufhören würden, sobald das schweizerische Bahnnetz eine Einheit wäre und alle schweizerischen Güterwagen einem Eigentümer angehören, sowie alle Gelder für Wagenmiete in eine einheitliche Kasse fallen, beziehungsweise derselben belastet würden. Mit dem Wegfallen jedes finanziellen Sonderinteresses würde die Wagenverwendung ausschließlich im Sinne einer guten Ausnützung des Materials und thunlichster Vermeidung jeden Leerlaufes geleitet.

Es ist klar, daß die Beschränkung unnötiger Transporte eine ganz wesentliche Ersparnis ergiebt. Für das Publikum resultiert aber der Nutzen, daß bei unbeschränkter Wagenverwendung die Gefahr des Wagenmangels, welcher den Verkehr so wesentlich schädigt, erheblich vermindert wird. Es wäre allerdings eine Illusion, anzunehmen, daß mit dem Staatsbetrieb alle Wagennot unbedingt ein Ende nehmen werde. Solange der Handel mit seinen Bezügen bis zur letzten Minute wartet und dann alle Konsumenten miteinander befriedigt sein wollen, wird sich zu gewissen Zeiten ein Massenandrang einstellen, der nicht auf einmal bewältigt werden kann, es wäre denn, daß Wagenreserven beschafft würden, die sich in keiner Weise volkswirtschaftlich rechtfertigen ließen. Mit Grund kann eben nur mit einem reichlichen Durchschnittsbedarf gerechnet werden, nicht aber mit Ausnahmeverhältnissen. Damit soll jedoch nicht etwa gesagt sein, daß die Bahngesellschaften zur Zeit genügendes Wagenmaterial besitzen; der Gegenbeweis wird von den Verwaltungen selbst geliefert, welche darüber einig sind, daß im ganzen zu wenig Güterwagen vorhanden seien und nur darüber streiten, welchen Verwaltungen die erforderlichen Ergänzungen auffallen und in welchem Tempo dieselben vorgenommen werden sollen. Soviel steht fest, daß mit einer Zusammenfassung des Betriebes in der Hand des Bundes den berechtigten Anforderungen des Verkehrs betreffend Wagenstellung weit besser entsprochen werden kann.

Schließlich ist darauf aufmerksam zu machen, daß die Beschaffung aller für den Betrieb erforderlichen Konsummaterialien billiger zu bewerkstelligen ist, wenn die verschiedenen Materialverwaltungen der einzelnen Bahnen durch eine einheitliche Stelle ersetzt werden. Auch hier werden die ökonomischen Vorteile der Engrosbeschaffung nach einheitlichen Vorschriften, der gleichmäßigen Einteilung der Lieferfristen zum voraus für eine längere Periode, einer einheitlichen Kontrolle und Übernahme der Lieferungen wirksam. Anderseits aber hat das Publikum die Gewähr, daß die öffentliche Verwaltung die Vorräte nicht in einem Maße wird zusammenschmelzen lassen, daß unter Umständen Gefahren für die Fortsetzung des Betriebes bei außergewöhnlichen Ereignissen, wie Arbeitseinstellungen in den Kohlengruben, Grubenunfälle, Eisgang beim Wasserbezug u. dgl. entstehen können.

Welch bedeutende Summen bei diesen Materialanschaffungen in Frage kommen, ergiebt sich aus der Thatsache, daß von den fünf Hauptbahnen im Jahre 1894 verausgabt worden sind:

Für Materialkonsum der Lokomotiven und Wagen	Fr.	7 159 531
Für Unterhalt und Erneuerung derselben (zum größern Teil für Materialanschaffungen) . .	„	6 732 608
	Fr.	13 892 139

Um z. B. eine Ersparnis von rund Fr. 500 000 auf diesen Anschaffungen zu erzielen, würde eine Reduktion des Ankaufspreises um 4 % genügen.

Aus den vorstehenden Erörterungen folgt, daß in allen Dienstzweigen des Eisenbahnbetriebes durch die Centralisation desselben in der Hand des Bundes sich wesentliche Ersparnisse und gleichzeitig erhebliche Verbesserungen im Interesse des Verkehrs erzielen lassen, Verbesserungen, welche durch die bestehende Zersplitterung im schweizerischen Eisenbahnwesen notwendig ausgeschlossen sind, trotz der anerkennenswerten Bemühungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes, das unter obwaltenden Verhältnissen Mögliche bezüglich der technischen Einheit des Betriebes anzustreben.

In erster Linie wird aber der Verkehr durch die Verbesserungen gewinnen, welche im Fahrplanwesen durch die Staatsbahnverwaltung durchgeführt werden können. In dieser Beziehung muß anerkannt werden, daß die Bahnverwaltungen Erhebliches zur Vermehrung der Zugsverbindungen geleistet haben; namentlich sind es die internationalen Schnellzugsverbindungen, welche in erfreulicher Entwicklung begriffen sind, die sogenannten Gotthardzüge, Arlbergzüge und in neuester Zeit die Verbindungen der Ostschweiz mit der Westschweiz. Aber es ist nicht zu vergessen, daß diese Verbindungen zum Teil den Bahnverwaltungen von der Aufsichtsbehörde auferlegt werden mußten. Bekannt ist die Geschichte der Nachtzüge nach der Westschweiz; da durch dieselben die Suisse-Occidentale vorzugsweise belastet wurde, weigerte sie sich, dieselben auszuführen, wenn nicht der Bund namens der Postverwaltung einen erheblichen Beitrag übernehme und die mitbeteiligten Verwaltungen der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen den Kostenausfall entsprechend mittragen helfen. Mit Beschluß vom 1. November 1887 mußte der Bundesrat der Suisse-Occidentale und Simplonbahn für die Führung der Nachtzüge eine Subvention zusichern, welche sich für die Dauer von sieben Jahren auf Fr. 280 000 beziffert hätte; erst anläßlich der Genehmigung der Fusion der Jura-Simplon-Bahn wurde diese Last, die für die Jahre 1890/93 noch Fr. 100 000

ausgemacht hätte, wegbedungen und sind somit vom Bunde nur Fr. 180 000 bezahlt worden. Über die Mitbeteiligung der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen an den Kosten dieser Nachtzüge waltet ein zur Zeit noch nicht entschiedener Prozeß zwischen der Jura-Simplon-Bahn und den genannten Bahnen. Von freier Initiative der Bahngesellschaften kann somit bezüglich dieser vom Handelsstande der Ostschweiz längst verlangten Nachtzüge Zürich-Genf mit Anschluß nach Lyon nicht gesprochen werden.

Eine recht gute Schnellzugsverbindung ebenfalls aus der Ostschweiz und von Basel nach Genf ist anläßlich der Landesausstellung 1896 ins Leben getreten, und zwar vom 1. Juni bis 18. Oktober. Als die Nordostbahn diese Züge auch für den Winterfahrplan aufrecht erhalten wollte, traf sie bei der Centralbahn und Jura-Simplon-Bahn auf Widerspruch, weshalb deren Führung unterblieb.

Eine höchst bemühende Erscheinung ist sodann die Wahrnehmung, daß von einer einheitlichen Wahrung der schweizerischen Interessen gegenüber dem Auslande keine Rede ist, sondern daß im Gegenteil schweizerische Bahnen sich nicht scheuen, aus Konkurrenzrücksichten bei ausländischen Verwaltungen zu Ungunsten der inländischen Nachbarbahn zu intervenieren.

Bezüglich der Schnellzüge ist im allgemeinen darauf hinzuweisen, daß deren Fahrgeschwindigkeit gegenüber derjenigen der Nachbarländer ganz erheblich zurücksteht. Während die größte Schnelligkeit in der Schweiz 1895 75 km. per Stunde betrug, war dieselbe z. B. in Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen 90 und bei der französischen Ostbahn 110 km. Auch die mittlere Ge-Geschwindigkeit aller fahrplanmäßigen Züge war im Sommer 1895 auf der Strecke Romanshorn-Genf 34 km. per Zeitstunde, auf der badischen Strecke Basel-Heidelberg 39, auf der bayerischen Lindau-München 34 und auf der württembergischen Mühlacker-Friedrichshafen 36 km. Diese Unterschiede sind nicht etwa nur auf die schwierigen Terrainverhältnisse der Schweiz zurückzuführen, die so gern als Erklärungsgrund angeführt werden; auch die genannten Bahnstrecken des Auslandes weisen zum Teil erhebliche Steigungen auf. Wohl aber werden die Betriebskosten größer mit der Steigerung der Fahrgeschwindigkeit und daher ist die Lust der Bahngesellschaften zu rascherer Führung der Züge nicht groß, wo nicht Konkurrenzrücksichten direkt Einfluß üben, wie z. B. im Verkehr der Gotthardbahn gegenüber der Brennerroute.

Die Befürchtung vor Erhöhung der Betriebskosten macht sich aber namentlich geltend gegenüber den Begehren um Verbesserung der lokalen Verbindungen; jeder neue Zug muß mit großen Anstrengungen erkämpft werden und doch ließe sich da ohne allzuhohe Kosten öfter Abhülfe schaffen, da für diese Lokalzüge in der Regel eine geringere Schnelligkeit genügt und auch auf kurze Distanzen gemischte Züge zu Hülfe genommen werden können. Dabei ist keineswegs zu verkennen, daß es nicht leicht ist, auch nur allen berechtigten Wünschen zu entsprechen, indem gerade die vielfache Verzweigung des schweizerischen Bahnnetzes und die Berücksichtigung aller möglichen Anschlüsse der Fahrplankonstruktion viele Schwierigkeiten bereitet. Mit Einlage neuer Lokalzüge kann aber auch den Gegenden geholfen werden, welche als nicht an Hauptrouten liegend, hie und da vernachlässigt werden. Die Privatgesellschaft bedient eben nur die gutrentierenden Strecken reichlich und beschränkt sich bei weniger einträglichen Nebenrouten auf das Notwendigste, zuweilen sogar auf das konzessionsgemäße Minimum, da eben die Rücksicht auf die Dividende in erster Linie maßgebend ist. Die Staatsverwaltung hat dagegen nur auf den Gesamtertrag zu sehen und wird daher den großen Überschuß guter Linien dazu verwenden können, den weniger abträglichen Strecken ebenfalls befriedigende Verbindungen zu gewähren. Es werden nicht mehr die Interessen der großen Städte und Verwaltungssitze neben denjenigen des internationalen Durchgangsverkehrs in der Hauptsache entscheidend sein, sondern auch die Nebenlinien gebührende Berücksichtigung finden.

Die Staatsbahnverwaltung wird auch in der Lage sein, den oft gehörten Klagen über ungenügenden Platz in den Zügen abzuhelfen. Obwohl die Bahngesellschaften durch Vermehrung der Personenwagenzahl in den letzten Jahren Erhebliches geleistet haben, ist doch die für einen vollkommen befriedigenden Zustand der Bahn erforderliche Zahl noch nicht vorhanden.

Für eine solche Betriebsführung werden die Mittel nicht nur durch die Kostenersparnisse zufolge der Centralisation des gesamten Betriebes geliefert werden, sondern auch durch die Differenz zwischen dem Reinertrag und der landesüblichen Verzinsung des Ankaufspreises zuzüglich Amortisation.

Wenn die besprochenen Verbesserungen im Fahrplanwesen in erster Linie dem reisenden Publikum von Nutzen sein werden, ist daneben der Vorteil nicht zu übersehen, welchen die Postverwaltung speciell für die Beförderung der Briefpost aus diesen

Neuerungen ziehen wird. Auch nach anderer Richtung werden die vielfachen Beziehungen zwischen Bahn, Post, Telegraph und Telephon durch die Verstaatlichung günstig beeinflußt werden. Bei dem vielfachen Ineinandergreifen des Post- und Bahndienstes werden Friktionen weniger häufig sein, wenn beide Verwaltungen unter einer Oberleitung stehen. Wie es früher öfter der Fall war, werden die Bahnbeamten kleinerer Stationen mit verhältnismäßig geringem Verkehr mit dem Post- oder Telegraphen- und Telephondienst betraut werden können und so nicht nur eine ausgiebigere Verwendung des betreffenden Personals, sondern zugleich auch eine bessere Bezahlung desselben möglich sein, bei gleichzeitiger Verminderung der Ausgaben für die Bundesverwaltung. Es wird auch leichter sein, die erforderlichen Räume für Post- und Zolldienst auf den Bahnhöfen zu erhalten, wenn nicht mehr das finanzielle Interesse der Privatbahn bei den bezüglichen Verhandlungen die erste Rolle spielt. Es ist bekannt, wie oft das Publikum sich über die bestehenden beengten und mangelhaften Einrichtungen nicht ohne Grund beklagt. Vielfach muß die lästige Grenzverzollung auf kleinern Grenzstationen auch bei internationalen Schnellzügen festgehalten werden, weil auf dem Hauptbahnhof, welcher den Endpunkt des Zuges bildet, der erforderliche Raum fehlt und die Bahnverwaltung die Verpflichtung bestreitet, im Innern des Landes Lokale beschaffen zu müssen; wir verweisen z. B. auf die beschwerliche Verzollung bei den Nachtzügen Basel-Paris in Delle. Bei einheitlich staatlicher Verwaltung ist auch in dieser Beziehung noch Vieles zu bessern.

Nicht nur das mit der Bahn verkehrende Publikum wird aber die Vorteile des Betriebes der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund genießen, auch das Personal der Bahnen wird seine Stellung wesentlich verbessern. Bis vor kurzem waren die Beamten der Bahngesellschaften durch Verträge angestellt, die jederzeit auf zwei oder drei Monate kündbar waren. Das Recht der Kündigung stand formell jedem Teile gleichmäßig zu, sachlich war aber der Beamte vom guten Willen der Verwaltung abhängig, da der letztern bei Erledigung einer Stelle Bewerber in großer Zahl zur Verfügung standen, während es dem Beamten in der Regel, namentlich nach langjähriger Dienstzeit, schwer wurde, andere Beschäftigung zu finden. Die Anstellungsverhältnisse der Beamten sind nun durch die anläßlich der Lohnbewegung unter dem Vorsitze des schweizerischen Eisenbahndepartementes am 28. Februar 1896 zwischen den Abordnungen der Bahngesellschaften und der Beamten getroffenen Vereinbarungen verbessert

worden, indem in Übereinstimmung mit den für staatliche Beamte geltenden Grundsätzen feste Anstellung und zwar auf Perioden von 6 Jahren angenommen und vorherige Dienstkündung oder Dienstentlassung nur für Fälle grober Dienstfehler zulässig erklärt wurde.

Abgesehen davon, daß eine rechtliche Verpflichtung für die Bahngesellschaften nicht besteht, das derzeitig angenommene System auch für die Zukunft festzuhalten, bleibt doch den Privatverwaltungen gegenüber dem Bahnpersonal eine Disciplinargewalt gewahrt, welche für andere private Geschäfte nicht besteht. Es ist ein unbedingtes Erfordernis der Aufrechterhaltung eines geordneten Eisenbahnbetriebes und der Betriebssicherheit, daß stramme Disciplin gehandhabt wird, und wäre es daher durchaus schädlich, eine Lockerung derselben eintreten zu lassen; wohl aber widerspricht es den allgemeinen Ansichten, daß eine solche disciplinarische Machtfülle, wie sie der Bahndienst verlangt, in der Hand privater Verwaltungen vereinigt sei; die Abhängigkeit einer so großen Zahl von Beamten von Privatpersonen kann bedeutende Übelstände nach sich ziehen. Die Zahl der Beamten und Arbeiter der fünf Hauptbahnen betrug im Jahre 1894 21 209.*) Die etwa ausgesprochene Befürchtung, daß dieses Beamtenheer eine politische Gefahr werden könne, ist durch die Thatsache widerlegt, daß noch nie mit Grund behauptet werden konnte, die bereits in großer Zahl vorhandenen Beamten und Angestellten der Post- und Telegraphenverwaltung seien in politischer Beziehung von ihren Vorgesetzten abhängig. Was aber die dienstliche Unterordnung betrifft, haben die Beamten jedenfalls größere Garantie gegen willkürliche Behandlung, wenn ihnen als Staatsbeamten das Beschwerderecht bei den Oberbehörden gewahrt ist, als wenn nur der Instanzenzug innerhalb einer Privatverwaltung besteht. Die gegenüber der Staatsbahnverwaltung bestehende öffentliche Kontrolle ist am besten geeignet, allfälligen Mißbräuchen entgegenzutreten.

Sodann ist nicht zu übersehen, daß mehr als die Hälfte der 21 209 Angestellten nicht im festen Beamtenverhältnis steht, sondern zu den sogenannten Arbeitern gehört, die auf 7- oder 14-tägige Kündigung im Dienste sind. Die Bundesverwaltung wird im Anschlusse an das Vorgehen bei andern Staatsbahnverwaltungen bestrebt sein, möglichst viele Angestellte aus dem beweglichen und unsichern Arbeiterverhältnis in den festen Beamtenstand übergehen

---

* Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1894. 120.

zu lassen, welcher neben bleibender Anstellung auch die Zugehörigkeit zu den Hülfskassen (Pensions- und Unterstützungskassen) gewährt.

Bezüglich der Gehaltsverhältnisse des Personals sind die Erscheinungen bekannt, welche bei der Lohnbewegung der Eisenbahnbeamten im Frühjahr 1896 die öffentliche Aufmerksamkeit wachgerufen haben. Die Tendenz der Privatbahnen geht naturgemäß dahin, die Personalkosten thunlichst niedrig zu halten, und insbesondere ist es bei denselben üblich, einzelne wenige obere Stellen gut zu bezahlen und dafür bei den untern zu sparen, welche wegen der großen Zahl der betreffenden Angestellten die großen Ausgaben veranlassen. Die Personalkosten machen nämlich einen ganz wesentlichen Prozentsatz der reinen Betriebskosten aus; dieselben haben im Jahre 1894 bei den von den fünf Hauptbahnen betriebenen Linien für 14 352 Beamte (mit Ausschluß der Arbeiter) betragen für:

Allgemeine Verwaltung	Fr.	2 023 134
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	3 584 994
Expeditions- und Zugdienst	„	13 976 495
Fahrdienst	„	5 682 611
	Fr.	25 267 234

gegenüber den Gesamtkosten von Fr. 49 417 154, somit 51,13 %.*)

Bei der Staatsbahnverwaltung wird nicht einseitig das finanzielle Moment maßgebend sein, sondern darauf gehalten werden, daß jedem Beamten und Arbeiter ein angemessener Lohn zukommt. Es wird auch eine Ausgleichung der Gehalte bei den verschiedenen Bahnen durchgeführt werden und eine Beseitigung derjenigen Ungleichheiten eintreten, die nicht auf lokale Verschiedenheiten in den Lebensverhältnissen, sondern auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der verschiedenen Gesellschaften zurückzuführen sind. Daß bei dieser Ausgleichung nicht von einer Herabsetzung der bestehenden Gehalte die Rede sein kann, steht außer Zweifel. Die Mittel zur Deckung der aus der Gehaltsausgleichung resultierenden Mehrausgaben werden sich finden durch die oben besprochene Personalreduktion. Dabei ist aber zu bemerken, daß diese Personalverminderung nicht herbeizuführen ist durch Entlassung und daherige Gehaltsentziehung gegenüber einer großen Anzahl von Personen, sondern durch successive Überleitung in freiwerdende Stellen. Die

*) Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1894. 100/105.

Personalmutationen sind bekanntlich bei einem so großen Personalbestand so erheblich, daß sich die Ausgleichung in kürzerer Frist vollzogen haben wird, während welcher allerdings die Neuanstellungen weniger zahlreich sein werden als gewöhnlich.

Es werden beim Bundesbetrieb auch die Klagen über mangelhafte Handhabung des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. Juni 1890 verstummen. Bekanntlich ist die Durchführung dieses Gesetzes bei vielen Verwaltungen auf heftigen Widerstand gestoßen und nur einer energischen Thätigkeit der Aufsichtsbehörde ist es gelungen, nach und nach dem Gesetze Nachachtung zu verschaffen, wie der Bundesversammlung aus mehrfachen Berichterstattungen des Bundesrates genügend bekannt ist. Auch in dieser Hinsicht war der Finanzpunkt das treibende Motiv bei der Renitenz der betreffenden Gesellschaften, und werden sich die Verhältnisse für das Personal beim Staatsbahnbetrieb günstiger gestalten.

Daß der Bund das Bahnpersonal bezüglich der Pensionskassen nicht ungünstiger halten wird, als es bisher die Privatgesellschaften gethan haben, steht außer Zweifel. Er kann auch diese Verpflichtungen ohne finanzielle Bedenken übernehmen, indem die regelmäßigen Beiträge, welche bisher von den Bahnverwaltungen an diese Kassen geleistet worden sind, als Betriebsausgaben bei der Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages in Betracht fallen und daher für den Bund keine Mehrbelastung bilden. Was aber die außerordentlichen Beiträge zur Tilgung der versicherungstechnischen Defizite der Pensionskassen betrifft, so haben die Privatbahnen für Deckung dieser Defizite bei der Durchführung der Rückkaufsoperation aufzukommen und wird der Bund durch diese Richtigstellung der finanziellen Situation der Hülfskassen nicht belastet. Es ist dagegen für die Beamten von großem Wert, am Platze der Verpflichtung der Bahngesellschaften zur Deckung der Defizite durch jährliche Raten einen ergänzten Deckungsfonds in seinem vollen rechnungsmäßigen Bestande zu erhalten. Sodann wird es eine Aufgabe der Staatsbahnverwaltung sein, auch den Krankenkassen der Eisenbahnarbeiter eine wohlwollende Aufmerksamkeit zu widmen, indem die Entwicklung dieser Kassen gegenüber der Fürsorge für die Hülfskassen der Beamten etwas zurückgeblieben ist.

b.

Tarifwesen.

Große Hoffnungen werden für den Fall der Verstaatlichung auf die zu erwartenden Verbesserungen im Tarifwesen gesetzt und es steht außer Zweifel, daß der Staat besser in der Lage ist, den Wünschen um Einführung von Tarifreformen zu genügen, da, wie bereits an anderer Stelle dieses Berichtes dargethan wurde, nicht ausschließlich das Moment der Erzielung eines möglichst hohen Reingewinnes für den Staatsbahnbetrieb maßgebend ist, sondern die Überschüsse über Verzinsung und Amortisation des für den Ankauf der Bahnen ausgelegten Kapitals auch für Erleichterungen im Tarifwesen verwendet werden können. Es ist aber nicht zu vergessen, daß mit ruhiger Überlegung vorgegangen werden muß, wenn das erforderliche Gleichgewicht zwischen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben nicht gestört werden und die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Hand des Bundes eine stetige und gesunde bleiben soll.

Wir haben daher die für die Gestaltung der Tarifreform unter Leitung des Bundes entscheidenden Fragen durch Sachverständige einläßlich prüfen lassen und können Ihnen, gestützt namentlich auf ein Gutachten des Herrn Dr. Eugen Escher, gewesenen Direktionspräsidenten der schweizerischen Nordostbahn, unsere Auffassung über die bezüglichen Aufgaben des Bundes eingehend entwickeln.

Als erstes Postulat ist zu bezeichnen die Durchführung der Einheitlichkeit der Tarife auf dem verstaatlichten Bahnnetze. Dieselbe besteht bereits unter den schweizerischen Normalbahnen bezüglich der reglementarischen Vorschriften zu den Tarifen für sämtliche Verkehrsarten, für Personen, Gepäck, lebende Tiere und Güter. Beim Güterverkehr ist ferner eine einheitliche Güterklassifikation vorhanden, so daß alle Bahnen die gleiche Zahl der Tarifklassen haben, die Güter je in die gleiche Klasse verweisen und deren Tarifierung nach den gleichen Grundsätzen vornehmen. Ausnahmen giebt es nur insofern, als für eine immerhin beschränkte Zahl von Gütern niedrigere Ausnahmetarife bestehen, die nur für einzelne Bahnen gelten. Auch die Taxen sind übereinstimmend für Gepäck und lebende Tiere, für gewisse Arten des Personenverkehrs (Gesellschaften und Schulen) und für bestimmte Güter, für welche einheitliche Ausnahmetarife eingeführt sind, speciell für Getreide.

Dagegen weichen die Taxen für den gewöhnlichen Personen- und Güterverkehr vielfach und zum Teil recht bedeutend voneinander ab. Es ist unzulässig, diese Abweichungen innerhalb des Netzes der künftigen Staatsbahnen fortbestehen zu lassen; schon die begründete Forderung übersichtlicher, leicht verständlicher und leicht zu handhabender Tarife spricht dagegen. Bei Fortdauer der bisherigen Taxen wären auch künftig für allen Verkehr zwischen den Netzen von zwei oder mehreren bisherigen Bahnen mit verschiedenen Taxnormen stationsweise ausgerechnete Tarife notwendig und auch für den Binnenverkehr der bisherigen Bahnnetze wären zahlreiche Taxregulierungen unerläßlich. Die Gütertarife würden daher weitläufig und wenig übersichtlich bleiben und die Eröffnung jeder neuen Linie würde, wie bisher, die Komplikation vermehren. Die Umrechnung dieser weitläufigen Tarife wäre jeweilen eine gewaltige und große Zeit beanspruchende Arbeit, was Tarifreformen sehr erschweren müßte.

Abgesehen von diesen formalen Momenten, welche die Thätigkeit der Bahnverwaltung noch mehr als die Interessen des Publikums beeinträchtigen, würde es in sachlicher Hinsicht durchaus nicht angehen, daß auf dem Staatsbahnnetz die gleichen Leistungen verschieden bezahlt werden müßten, je nachdem die benutzte Bahnstrecke früher der einen oder andern Bahngesellschaft angehört hat, daß somit der Verkehr trotz der Verstaatlichung die Nachteile der Verschiedenheit der Privatbahnkonzessionen und der ungleichen Rücksichtnahme auf die Wünsche und Interessen des Verkehrs seitens der Bahnverwaltungen ferner zu tragen hätte. Taxverschiedenheiten innerhalb des Staatsbahnnetzes sind nur wegen besonderer Betriebsverhältnisse, namentlich wegen ausnahmsweise starker Steigungen zu rechtfertigen, während sonst der Grundsatz der Gleichbehandlung gelten muß. Zu untersuchen ist daher nur, wie die Einheitlichkeit der Tarife am richtigsten herbeigeführt werden kann, wobei wir zunächst die Netze der Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen ins Auge fassen.

a. Personentarife.

1. *Normaltarife.*

Die verschiedenen Grundtaxen für die Personentarife sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

Bahn.	Betriebslänge in km.	Per Kilometer in Cts.						Rabatt in % der doppelten einfachen Taxe.		
		Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
Jura-Simplon-Bahn (ohne Brünigbahn)	922	10,4	7,3	5,2	16,64	11,68	8,32	20	20	20
Brünigbahn:										
Brienz-Alpnachstad . .	45	20,0	15,0	6,0	32,0	24,0	9,6	20	20	20
Alpnachstad-Luzern . .	13	10,0	7,0	5,0	16,0	11,2	8,0	20	20	20
Centralbahn	321	10,75	7,5	5,375	16,125	10,0	6,45	25	33 1/3	40
Aargauische Südbahn . . .	58	10,4	7,3	5,2						
1.—12. km.					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13. u. ff. km..					15,6	10,4	7,8	25	28,8	29,8
Nordostbahn (ohne nachgenannte Strecken)	643	10,4	7,3	5,2						
1.—12. km.					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13. u. ff. km..					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Glarus-Linthal . . . . . ; Niederglatt-Otelfingen . . ; Dielsdorf-Niederweningen . ; Ziegelbrücke-Näfels . . . ; Schaffhausen-Feuerthalen .	42	10,0	7,0	5,0	16,0	11,2	8,0	20	20	20
Bötzbergbahn mit Koblenz-Stein	84	10,4	7,3	5,2						
1.—12. km.					16,64	11,68	8,32	20	20	20
13. u. ff. km.					15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
Vereinigte Schweizerbahnen . .	279	10,75	7,5	5,375	17,2	12,0	8,6	20	20	20
	2407									

Note. Der Übersichtlichkeit wegen sind die Taxen auch für die Vereinigten Schweizerbahnen nach Kilometern angegeben; in Wirklichkeit liegen aber deren Personentarif die alten Stundentaxen zu Grunde, angewendet nach den aus den Meterdistanzen abgeleiteten Wegstunden. Die genaue Umrechnung ihrer Stunden- in Kilometertaxen im Verhältnis von 1 : 4,8 ergäbe etwas niedrigere Taxen, nämlich:

10,4 7,3 5,2 16,64 11,68 8,32

Hierzu ist jedoch ein Zuschlag zu machen mit Rücksicht darauf, daß die Aufrundung der Meterdistanzen bei den Vereinigten Schweizerbahnen auf die nächstobere halbe Wegstunde erfolgt, statt bloß auf den nächstobern Kilometer, wie bei den andern Bahnen; entsprechend einer Berechnung, welche seiner Zeit die Centralbahn hierüber dem Eisenbahndepartement vorgelegt hat, erhöhen sich hierdurch die Taxen durchschnittlich um 3 Prozent.

Es ergiebt sich somit, daß die Taxen für einfache Fahrt auf 1707 Kilometern von Total 2407 übereinstimmen; von den übrigen 700 Kilometern fallen 45 mit den höchsten Sätzen auf die Brünigbahnstrecke Brienz-Alpnachstad; dann folgen die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen mit zusammen 600 Kilometern; tiefere Taxen als die 1707 Kilometer haben nur die der sogenannten Normalkonzession unterstellten Strecken der Nordostbahn und der Brünigbahn, zur Zeit 55 Kilometer.

Es geht nun nicht an, die höhern Taxen der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen den andern 1762 Kilometern aufzulegen, während es keinen Anstand hat, zur Vereinheitlichung die Taxen

		I.	II.	III.
der 1707 km. zu	Cts.	10,4	7,3	5,2
auf die 55 „ „	„	10,0	7,0	5,0

zu übertragen, und zwar um so eher, da bei der Nordostbahn auch für die Stationen der Normalkonzessionsstrecken die höhern Taxen bereits auf alle über diese Strecken hinausreichenden Billete angewendet werden und bei der Brünigbahn die zweimalige Distanz- und Taxaufrundung bei Fahrten über Alpnachstad hinaus den Vorteil der niedrigern Grundtaxen in den meisten Fällen aufhebt. Für den übrigen Verkehr der unter die Normalkonzession fallenden Bahnstrecken wird die Einführung bedeutend tieferer Retourtaxen mehr als ausreichende Kompensation für die kleinen Taxerhöhungen bei einfacher Fahrt bieten, da im internen Verkehr die Retourbillete die weitaus überwiegende Zahl bilden. Für die Brünigbahn ist sodann zu bemerken, daß die Taxen für Brienz-Alpnachstad in I. und II. Klasse ungefähr das Doppelte und in III. Klasse noch fast 20 % mehr betragen, als für die Thalstrecken; diese Differenz rechtfertigt sich aber nur für die Zahnradstrecke Meiringen-Giswyl und werden für Giswyl-Alpnachstad und Meiringen-Brienz, d. h. für 29 km., die Normaltaxen einzurechnen sein; das Gleiche gilt für die Retourtaxen dieser Strecken.

Von den übrigen Taxen für Hin- und Rückfahrt stehen diejenigen der Vereinigten Schweizerbahnen am höchsten, welche sich aus der Umrechnung ihrer Stunden- in Kilometertaxen ergeben; die Annahme dieser veralteten Taxen ist von vornherein ausgeschlossen. Bei der Mehrzahl der andern Bahnen gelten

		I.	II.	III.
per km. in	Cts.	16,64	11,68	8,32,

bei Nordostbahn, Aargauischer Südbahn und Bötzbergbahn jedoch nur für die ersten 12 Kilometer. Tiefer sind:

	Km.	I.	II.	III.
		per km. in Cts.		
Linien der Normalkonzession . .	55	16,0	11,2	8,0
Nordostbahn, Aarg. Südbahn und Bötzbergbahn (vom 13. km. an)	785	15,6	10,4	7,3
Centralbahn	321	16,125	10,0	6,45

Obwohl hier die niedrigern Taxen nur für den kleinern Teil der genannten vier Hauptbahnen gelten, werden doch die wohlfeilern Taxen angenommen werden müssen, da es nicht angeht, für ausgedehnte Gegenden eine Taxerhöhung eintreten zu lassen. Die billigsten Retourtaxen sind aber die von der Centralbahn auf den 1. Januar 1896 eingeführten, mit Ausnahme der I. Klasse, wo die Nordostbahn vom 13. Kilometer an niedriger ist. Dem von der Centralbahn für Höherhaltung der I. Klasse angeführten Grund, daß dieselbe meistens von Touristen benützt werde, für welche ein sorgfältiges Abwägen der Fahrtaxe für die Auswahl der Wagenklasse nicht maßgebend sei, ist entgegenzuhalten, daß eine ausreichendere Benutzung auch der I. Klasse wünschbar ist, solange dieselbe auf den wichtigeren Linien geführt werden muß. Demnach wären für das vereinigte Netz der Jura-Simplon-Bahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, mit Ausnahme der Bergstrecke Giswyl-Meiringen, folgende Retourtaxen per Kilometer einfacher Fahrt anzunehmen:

I.	II.	III.
15,6	10,0	6,45 Cts.

Aus dieser Übertragung der Retourtaxen der Centralbahn auf das ganze Netz ergiebt sich aber für den Verkehr eine große Erleichterung, die um so bedeutender ist, als die Retourbillete weit zahlreicher sind, als die einfachen. Aus den Jahresberichten pro 1894 ergeben sich nämlich folgende Prozentsätze auf 100 Reisende:

	Einfache Fahrt.	Hin- und Rückfahrt.
Jura-Simplon-Bahn	26,87 %	37,00 %
Centralbahn	20,33 %	40,67 %
Nordostbahn	21,50 %	54,86 %
Vereinigte Schweizerbahnen .	22,31 %	63,97 %

Die Zahl der Retourbillete ist also im ganzen mehr als doppelt so groß, als diejenige der einfachen.

2. *Ausnahmetarife.*

Sehr große Bedeutung haben neben den normalen Personentarifen die Ausnahmetaxen. Auf Grund derselben wurden nämlich 1894 befördert in Prozenten des Gesamtverkehrs bei:

Jura-Simplon-Bahn	$36{,}_{63}$ %
Centralbahn	$39{,}_{00}$ %
Nordostbahn	$23{,}_{64}$ %
Vereinigte Schweizerbahnen	$13{,}_{72}$ %

(Die letztere Ziffer ist zu niedrig, da die Statistik bei den Vereinigten Schweizerbahnen abweichend von den andern Bahnen angelegt ist, und würde sich bei gleicher Erhebungsart der Ansatz demjenigen der Nordostbahn nähern.)

Von den Ausnahmetarifen ist allen Bahnen gemeinsam der Tarif für Gesellschaften und Schulen. Derselbe wird nun allerdings durch die vorgeschlagenen Retourtaxen zum Teil, d. h. für Gesellschaften von 16—120 Personen bis auf Distanzen von 50 Kilometern unterboten; im übrigen aber rechtfertigt sich dessen Beibehaltung unter Anpassung an die neuen Retourtaxen. Einen erheblichen finanziellen Einfluß wird die in Aussicht genommene Taxreduktion für diesen Tarif nicht haben, ebensowenig für die Militärtransporte, die Armen- und Polizeitransporte, für die kombinierbaren und die festen Rundreisebillete, sowie für die Beamtenbillete, da für alle diese Fahrten in der Regel die Taxen aus denen einfacher Fahrt abgeleitet sind.

Die von der Jura-Simplon-Bahn ausgegebenen Sonntagsbillete mit einem Rabatt von 30 % auf der doppelten Taxe einfacher Fahrt, welche von $12{,}_{97}$ % ihrer sämtlichen Reisenden benützt werden, werden wegfallen, da die gewöhnlichen Retourtaxen billiger werden:

	II. Klasse.	III. Klasse.
Sonntagsbillete	$5{,}_{11}$	$3{,}_{64}$
Neue Retourbillete	$5{,}_{0}$	$3{,}_{225}$

Die von der Centralbahn und Jura-Simplon-Bahn eingeführten, äußerst billigen Arbeiterabonnements müssen aus socialen Gründen auf das ganze Netz ausgedehnt werden, obwohl dies eine Einbuße zur Folge haben wird; sie erweitern den Kreis, in welchem die Arbeiter ihre Arbeitskraft verwerten können und wirken der übermäßigen Anhäufung der Bevölkerung am Orte gesteigerter gewerblicher und industrieller Thätigkeit entgegen. Ebenso werden die

einem vielfach geäußerten Wunsche des Handelsstandes entsprechenden Abonnemente für Billete zur halben Taxe beizubehalten sein und für die persönlichen Abonnemente zu 3, 6 und 12 Monaten sind die billigsten zur Zeit bestehenden, diejenigen der Nordostbahn allgemein einzuführen, obwohl hiermit eine Einbuße verbunden ist.

b. Gütertarife.

1. Normaltarife.

Die Grundtaxen der jetzt geltenden Gütertarife sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Grundtaxen der jetzigen Gütertarife, für 100 kg. in Cts.

	Eilgut.	Stückgut.		Wagenladungen.									
				Allgemeine Klassen.		Specialtarife.							
						I		II		III			
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b		
I. Expeditionsgebühren.													
a. Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn nebst Aargauischer Südbahn, Vereinigte Schweizerbahnen:													
1—20 km.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6		
21—39 km., Zuschlag per km.	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		
40 und mehr km.	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10		
b. Nordostbahn, nebst Bötzbergbahn und Koblenz-Stein:													
1—20 km.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6		
21—29 km., Zuschlag per km.	0,9	0,5	0,5	0,75	0,75	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4		
30 und mehr km.	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10		
II. Streckentaxen per km.													
a. Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn nebst Aargauischer Südbahn, Vereinigte Schweizerbahnen	3,4	1,7	1,35	1,35	1,25	1,1	0,95	0,95	0,8	0,8	0,5		
b. Nordostbahn, nebst Bötzbergbahn und Koblenz-Stein	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42		

Güter, für welche Eilgutbeförderung vorgeschrieben ist, haben die Eilguttaxe zu bezahlen. Für die in der Warenklassifikation nicht genannten Güter gelten bei Aufgabe als Stückgut die erste Stückgutklasse, bei Aufgabe in Wagenladungen von 5000, resp. 10 000 kg. die Wagenladungsklassen A und B; die in der Warenklassifikation bezeichneten Güter fallen dagegen in die zweite Stückgutklasse oder bei Aufgabe in Wagenladungen in einen der Specialtarife I, II und III mit der Unterabteilung in *a* oder *b* für Wagenladungen mit 5000 oder 10 000 kg. Bei der Einteilung in die drei Specialtarife waren neben dem innern Wert der Güter, deren Bedeutung als Roh- oder Halbrohstoffe für die Industrie und ihre Wichtigkeit für die Ernährung und den sonstigen Haushalt des Volkes bestimmend. Für einen großen Teil der Transporte kommen allerdings nicht die den Grundtaxen entsprechenden Sätze zur Anwendung, teils infolge des Bestehens besonderer Ausnahmetarife, teils zufolge von Taxregelungen in den Normaltarifen zur Ausgleichung von Konkurrenzen.

Obwohl die höhern Gütertaxen der Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen für 1638 km. gelten, sind doch die jetzt nur für 769 km. angewendeten niedrigern Tarife der Nordostbahn allseitig einzuführen, da es nicht angeht, bei der Vereinheitlichung der Gütertaxen für die Ostschweiz eine Erhöhung eintreten zu lassen. Von den andern Bahnen sind dagegen die Expeditionsgebühren zu übernehmen, weil dieselben auf Distanzen von 21—39 km. niedriger sind als bei der Nordostbahn. Bei Annahme dieses Systems ergeben sich für den Verkehr wesentliche Vorteile durch die eintretenden Ermäßigungen.

2. *Ausnahmetarife.*

Ein sehr bedeutender Teil der Güter wird zur Zeit, wie schon bemerkt, zu Ausnahmetarifen befördert; das wird auch beim Staatsbahnbetrieb nicht zu vermeiden sein. Entbehrlich werden dagegen die ausnahmsweisen Taxermäßigungen in den Normaltarifen, welche mit Rücksicht auf den Bestand niedrigerer Taxen über andere schweizerische Bahnen eingeführt wurden, weil diese entweder kürzer sind oder wohlfeilere Grundtaxen oder für gewisse Güter und Relationen Ausnahmetarife haben. Wenn für das ganze Netz einheitliche Grundtaxen bestehen, ergeben sich die niedrigsten Taxen von selbst über die kürzere Route und es entfällt für die Staatsbahn jeder Grund, die Güter künstlich durch Taxermäßigungen von kürzern Linien auf längere überzuleiten. Die Leitung von Gütern zu reduzierten

und nicht selten minimen Reinerträgnissen über Umwegrouten wird künftig vermieden und eine Instradierung ermöglicht, welche jede unnütze Vermehrung der Transportkosten ausschließt und daher den Reinertrag der Bahn steigert. Wenn aus Betriebsrücksichten ausnahmsweise die Instradierung über eine längere Route wünschbar ist, sind hierzu keinerlei Tarifmaßnahmen erforderlich; es genügt eine bloße Dienstinstruktion und es werden solche nicht aus Konkurrenzrücksichten, sondern lediglich im dienstlichen Interesse getroffenen Verfügungen rationell angeordnet werden können.

Freilich wird auch die Staatsbahnverwaltung genötigt sein, ausnahmsweise Tarifbildungen in bedeutendem Umfange eintreten zu lassen, mit Rücksicht auf die Konkurrenz ausländischer Bahnen. Solche Konkurrenzen bestehen für die schweizerischen Stationen, die auch über ausländische Bahnen eine Verbindung haben, z. B. Basel-Schaffhausen, Schaffhausen-Konstanz. In noch weiterem Umfange machen sie sich geltend in demjenigen Verkehr zwischen schweizerischen und ausländischen Stationen, für welchen verschiedene Routen zur Verfügung stehen, wovon die einen dem Ausland einen längern Durchlauf bieten, als die andern, z. B. zwischen Mannheim und St. Gallen, welcher Verkehr schon in Basel in die Schweiz eintreten kann oder aber erst in Konstanz oder gar in Rorschach. Die Taxunterbietungen, denen die Schweiz in solchen Fällen durch Gewährung ermäßigter Taxen über die ihr vorteilhaftern Routen begegnen muß, entstehen dadurch, daß die der Schweiz ungünstigern Routen kürzer sind, oder daß die ausländischen Gütertarife auf niedrigeren Grundtaxen aufgebaut oder in denselben gewisse Güter in wohlfeilere Tarifklassen eingestellt sind. Es können aber auch absichtliche Taxunterbietungen über die dem Ausland günstigern Routen zu Grunde liegen, soweit nicht eine Interessenausgleichung durch Verkehrsübereinkommen mit den ausländischen Bahnen vereinbart ist. Die Staatsbahn wird solchen Verhältnissen durch entsprechende Regelung der von der Konkurrenz betroffenen Tarifsätze Rechnung tragen müssen, wie jetzt die Privatbahnen, da sie sonst die Transporte gar nicht erhält oder nur auf kürzere Strecken.

Abgesehen von den Taxermäßigungen, welche Konkurrenzen nötig machen, führen auch allgemeine Erwägungen kommerzieller Natur zu ausnahmsweisen Taxbildungen, die meistens in der Form von Ausnahmetarifen Ausdruck finden. Man will dadurch den Austausch gewisser Güter von volkswirtschaftlicher Bedeutung intensiver erleichtern, oder Vorteile, die ausländische Bahnen dortigen Gewerben und Industrien insbesondere zur Erleichterung des Exportes gewähren,

zu gunsten der eigenen Landesproduktion ausgleichen, oder der besondern Transportweise gewisser Güter in Abweichung von den allgemeinen Transportbestimmungen Rechnung tragen, oder für den internationalen Transitverkehr die schweizerische Route konkurrenzfähiger machen. Die Staatsbahn wird gerade auf diesem Gebiete noch ausgiebiger sich zu bethätigen haben, als es durch die Privatbahnen bisher geschah, und zwar um so mehr, als das Ausland, namentlich soweit es zum Staatsbahnsystem übergegangen ist, sich immer eifriger bemüht, seine Bahnen der Entwicklung von Landwirtschaft, Handel und Industrie durch kommerzielle Zugeständnisse dienstbar zu machen.

Die allen Normalbahnen gemeinsamen Ausnahmetarife werden daher ohne weiteres fortbestehen, vorbehältlich ihrer Weiterentwicklung und noch besseren Ausgestaltung; zu derselben gehört der nach dem Staffelsystem erstellte Ausnahmetarif für Getreide in ganzen Wagenladungen. Dessen Wichtigkeit erhellt aus folgenden Angaben der Jahresberichte von 1894:

	Total der beförderten Güter.	Getreide.	% des Totals.
	Tonnen.	Tonnen.	
Jura-Simplon-Bahn	2 086 516	200 957	9,6
Centralbahn	1 730 851	118 307	6,8
Nordostbahn	2 439 794	212 824	8,7
Vereinigte Schweizerbahnen .	924 456	142 238	15,4
	7 181 617	674 326	9,4

Die nur bei einzelnen Bahnen bestehenden Ausnahmetarife oder solche, die nicht einheitliche Transportbedingungen oder Taxen haben, sind zu vereinheitlichen, und zwar zu den günstigsten der bestehenden Bestimmungen, so z. B. die wichtigen Steintarife (für rohe und bearbeitete Steine, Backsteine, Cement, Kalk u. s. w.).

Besonders zu erwähnen sind noch unter den Ausnahmetarifen für bestimmte Stationsrelationen die Transittarife zwischen den östlichen und westlichen Grenzstationen, deren Aufgabe namentlich darin besteht, den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und weiter einerseits und Frankreich anderseits möglichst für die schweizerische Route zu gewinnen.

* * *

Für den Fall, daß die Gotthardbahn, deren konzessionsgemäßer Rückkaufstermin sechs Jahre später fällt, als derjenige

der bisher besprochenen vier Bahngesellschaften, in die Verstaatlichungsaktion einbezogen wird, bleibt zu prüfen, inwieweit auch für sie die gleichen Taxnormen anzunehmen sind.

a. Personentarife.

Die Grundtaxen der Gotthardbahn mit Ausnahme der unter der Normalkonzession stehenden Strecke Cadenazzo-Pino betragen per Tarifkilometer in Centimes:

Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
I.	II.	III.	I.	II.	III.
10,416	7,291	5,208	16,666	11,666	8,333

Nach Durchführung der auf den Zeitpunkt der Eröffnung der nördlichen Zufahrtslinien vorgesehenen Reduktion der Retourtaxen (Erhöhung des Rabattes in I. Klasse auf 25 %, in II. Klasse auf 30 % und in III. Klasse auf 35 %) werden dieselben ausmachen:

Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
I.	II.	III.	I.	II.	III.
10,416	7,291	5,208	15,624	10,207	6,770

Es wird somit die Annahme der für das gesamte zu verstaatlichende Netz vorgesehenen Taxen auch für die Reisenden der Gotthardbahn bei einfacher Fahrt in I. und III. Klasse und bei der Retourfahrt in allen Klassen Vorteile bieten. Diese Vereinheitlichung bezw. Herabsetzung der Tarife ist aber gerechtfertigt, da der Umstand, daß die Transportkosten bei der Gotthardbahn wegen der ausnahmsweisen Steigungen sich höher stellen, als bei den andern Bahnen, durch die Distanzzuschläge für die Bergstrecken, welche jetzt 75 % der Effektivdistanzen dieser Bergstrecken betragen und nach Eröffnung der nördlichen Zufahrtslinien auf 60 % reduziert werden sollen, genügend berücksichtigt ist. Auch für die Ausnahmetarife empfiehlt sich die Annahme der für die andern vier Bahnen aufgestellten Grundsätze, immerhin auch hier unter Anwendung der durch die Bergzuschläge gebildeten Tarifdistanzen.

b. Gütertarife.

Für die vier andern Bahnen sind folgende Grundtaxen in Aussicht genommen:

	Eilgut.	Stückgut.		Wagenladungen.							
				Allgemeine Klassen.		Specialtarife.					
						I		II		III	
		1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Taxen per 100 kg. in Cts.										
I. Expeditionsgebühren:											
1—20 km.	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
21—39 km. Zuschlag per km.	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
40 und mehr km.	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10
II. Streckentaxen per Effektivkilometer	3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42

Die Gotthardbahn hat die gleichen Expeditionsgebühren und folgende Streckentaxen per Tarifkilometer:

Deutsch-italienischer Verkehr	2,72	Specialtaxen laut Staatsvertrag		0,63	0,74	0,62	0,56	0,62	0,43	0,5	0,3
Schweizerisch-italienischer Verkehr	2,72			0,83	0,74	0,62	0,56	0,62	0,43	0,5	0,33
Übriger Verkehr	3,4	1,7	1,35	1,15	1,0	0,9	0,75	0,8	0,6	0,65	0,4

Für erstere beiden Verkehre sind die Tarifkilometer gebildet durch Zuschlag von 64 km. zu den Effektivdistanzen für den über Chiasso gehenden und von 50 km. für den über Pino gehenden Verkehr; für den übrigen Verkehr werden den effektiven Distanzen der 91 km. langen Strecke Erstfeld-Biasca 68 km. zugeschlagen, den 27 km. von Giubiasco nach Lugano 15 km.

Aus dieser Übersicht ergiebt sich, daß die Gotthardbahn zu rechnen hat mit den ausnahmsweisen Taxbestimmungen des Staatsvertrages mit Deutschland und Italien über den Bau der Gotthardbahn für den Verkehr zwischen diesen Ländern, mit den intensiven Konkurrenzen über die Brennerbahn, die Mont-Cenis-Bahn und das Meer für ihren internationalen Transitverkehr, und mit der Nötigung, wegen der diesem Transitverkehr zugestandenen niedrigen Taxen auch die Taxen für den schweizerischen Verkehr tiefer zu halten, als die andern Schweizerbahnen, um die Rückwirkungen der erstern auf die letztern abzuschwächen. Zudem hat die Gotthardbahn im Jahre 1894 62,23 % ihres Güterverkehrs zu Ausnahmetaxen befördert. Unter diesen Umständen ist die Übertragung der für die andern vier Bahnen vorgeschlagenen höhern Grundtaxen auf die Gotthardbahn nicht thunlich; die Annahme der Gotthardtaxen für ihren Verkehr mit der Schweiz auf die andern Bahnen würde dagegen deren sämtliche Tarife für den Wagenladungsverkehr derart herabsetzen, daß die Einbuße viel zu groß würde. Auch würde die bestehende Tarifkomplikation für die Gotthardbahn selbst doch nicht beseitigt, da die besonderen noch niedrigeren Tarife für die Verkehre mit Italien gleichwohl fortbestehen müssen. Grundsätzlich sind daher auch im Falle der Verstaatlichung die bestehenden Gütertarife der Gotthardbahn im allgemeinen beizubehalten.

* * *

Von größter Wichtigkeit ist nun die Frage, welchen Einfluß die in Aussicht genommenen Tarifänderungen auf die Betriebseinnahmen der verstaatlichten Bahnen haben werden. Die auf Grundlage der gemeinsamen Statistik des Personenverkehrs von 1889, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband herausgegeben worden ist, gemachten Untersuchungen haben für den Personenverkehr folgende Resultate ergeben: Der Totalertrag der Jura-Simplon-Bahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen würde einen Ausfall von 9,4 % erzeigen oder auf die Einnahmen des Jahres 1894 berechnet einen solchen von Fr. 2 855 044. Bei der Gotthardbahn würde der Ausfall pro 1894 Fr. 218 618 oder 4,2 % betragen und für alle fünf Bahnen zusammen Fr. 3 073 662 = 8,65 %. Dieser Ausfall zeigt, welch große finanzielle Tragweite auch mäßige Taxreduktionen bei einem Netz von dem Umfange der zu verstaatlichenden Bahnen haben und wie sorgfältig Reformen der Bahntarife erwogen werden müssen. Anderseits steht fest, daß dieser Ausfall durch Zunahme des Personenverkehrs sich rasch vermindern wird und auf seine völlige Ausgleichung in einer mäßigen

Zahl von Jahren gehofft werden darf. Die Einnahmen der genannten fünf Bahnen vom Personenverkehr haben nämlich von 1889 bis 1894 im Jahresdurchschnitt um Fr. 692 372 zugenommen, so daß schon die gewöhnliche Verkehrszunahme innert fünf Jahren zur Ausgleichung des Ausfalles hinreichen würde. Bei Annahme der vorgeschlagenen Taxen kann aber außerdem auf eine außergewöhnliche Verkehrssteigerung gerechnet werden, indem erfahrungsgemäß ganz besonders der Personenverkehr für Änderungen der Tarife sehr empfindlich ist und Taxermäßigungen von Bedeutung, namentlich wenn sie dem sich vorwiegend der Retour- und Abonnementsbillete bedienenden Lokalverkehr und der meist frequentierten III. Klasse zu gut kommen, fast augenblicklich ein Ansteigen des Verkehrs zu bewirken pflegen. Das hat sich gezeigt bei Einführung der Arbeiterbillete seitens der Jura-Simplon-Bahn und Centralbahn durch ein bedeutendes Anschwellen der Abonnementsfahrten um 8,4 % beziehungsweise 16,01 % des Gesamtverkehres von 1890 bis 1894. Als die Nordostbahn mit dem 1. Juli 1871 den Rabatt der Retourbillete (20 %) für Entfernungen bis zu 8 Stunden auf 35 % und für größere Entfernungen auf 40 % erhöhte, stieg der Ertrag dieser Billete von 1868 bis 1873, in welchen beiden Jahren keine den Verkehr anormal beeinflussenden Verhältnisse bestanden, von Fr. 3179 auf Fr. 4819 per Kilometer, also um 51,39 %, ohne daß der Ertrag der einfachen und übrigen Billete sank. Bei der Zürich-Zug-Luzern-Bahn stieg die Einnahme von Retourbilleten sogar um 77,1 % und bei Bülach-Regensberg um 60,34 %. Der Jahresdurchschnitt der Steigerung des Retourbilletertrages in genannter Zeit war beim Stammnetz der Nordostbahn 10,28 %, bei Zürich-Zug-Luzern 15,4 % und bei Bülach-Regensberg 12,06 %.

Bei den französischen Bahnen ergab eine auf den 1. April 1892 durchgeführte Ermäßigung der Personentaxen um ungefähr 20 % im nächsten vollen Betriebsjahr eine Vermehrung des Personenverkehrs um 20,36 %, wovon cirka 5 % als normale Jahreszunahme und 15 % als Folge der Ermäßigung anzusehen sind. Die Totalvermehrung von 20,36 % reichte aus, um von dem 20 % betragenden Taxverlust auf dem frühern Verkehr $16\frac{1}{4}$ % wieder einzubringen und die Einbuße auf den Einnahmen auf 3,76 % einzuschränken, welche Einbuße wohl im zweiten Jahre ganz verschwunden sein wird.*)

---

*) Zu vergleichen: W. Heusler, Vice-Président du Comité de direction du chemin de fer Central Suisse. Etude sur les résultats de la réduction des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer français. Extrait du „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer“. Août 1895.

Diese Beispiele weisen nach, daß der für die zu verstaatlichenden Bahnen berechnete Taxausfall im Personenverkehr sich in einer mäßigen Anzahl von Jahren ganz ausgleichen wird, und zwar auch bei ausreichender Berücksichtigung der durch die Verkehrsvermehrung bedingten Steigerung der Betriebsausgaben.

Für den Güterverkehr ist die Schätzung schwieriger, weil das vorliegende statistische Material weit ungenügender ist. Bei Annahme der vorgeschlagenen Taxen ergiebt sich ein Ausfall auf den Expeditionsgebühren der Nordostbahn und ein solcher auf den Streckentaxen der Wagenladungsklassen bei der Jura-Simplon-Bahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen; dieser beziffert sich auf Grundlage des Verkehrs von 1894 nach approximativer Schätzung auf Fr. 1 628 401, wobei berücksichtigt ist, daß ein großer Teil des Güterverkehrs (etwa ein Drittel) zu Ausnahmetarifen und zu den Ausnahmetaxen der Normaltarife befördert wird und daher auf diesem eine Einbuße sich nicht ergiebt. Ausnahmetarife bestehen nämlich für die weit überwiegende Menge des Gütertransits durch die Schweiz, sowie für eine bedeutende Zahl von Massentransportgütern im innern Verkehr und im Verkehr mit dem Auslande. Daneben giebt es zahlreiche Ausnahmetaxen wegen der Konkurrenz der schweizerischen Bahnen unter sich und mit dem Auslande, sowie wegen der Rückwirkung der dem Gotthardtransit gemachten Zugeständnisse. Der berechnete Taxverlust repräsentiert 3,34 % der gesamten Einnahmen der fünf zu verstaatlichenden Bahnen aus dem Güterverkehr; dieser Prozentsatz ist so niedrig, daß die baldige Ausgleichung des Taxverlustes durch Verkehrszunahme mit Sicherheit erwartet werden kann, hat doch die normale Steigerung des Güterverkehrs dieser fünf Bahnen von 1890 bis 1894 im Jahresdurchschnitt bei jährlicher Steigerung der Zahl der Betriebskilometer um 0,7 % rund 2 % betragen, nämlich:

Betriebskilometer. 1890.	1894.		Tonnenkilometer. 1890.	1894.	Zunahme absolut.	in %.
974	980	Jura-Simplon-Bahn	146 760 206	150 168 240	3 408 034	2,3
379	379	Centralbahn	104 535 105	121 015 521	16 480 416	15,8
689	769	Nordostbahn	142 242 415	151 753 730	9 511 315	6,7
279	279	Ver. Schweizerb.	39 643 903	41 245 814	1 601 911	4,0
266	266	Gotthardbahn	102 883 502	126 271 200	23 387 698	22,7
2587	2673		536 065 131	590 454 505	54 389 374	10,1

Die beabsichtigte Taxermäßigung wird zudem eine außergewöhnliche Zunahme des Verkehrs bewirken, die zu ihrer vollen Entwicklung allerdings eine Reihe von Jahren brauchen wird. Es wäre zwar irrig, von jeder Taxermäßigung eine ihrer Größe entsprechende Verkehrszunahme zu erwarten; der Konsum mancher Güter und daher auch die zum Bahntransport gelangende Menge derselben ist überhaupt wenig steigerungsfähig, und Taxermäßigungen, die im Verhältnis zum Wert der Güter keine ernstliche Bedeutung haben, können kaum zur Vermehrung der bezüglichen Transporte anreizen. Wohl aber werden die hier in Aussicht genommenen Ermäßigungen auf einem Netze von 2407 Kilometer für viele Transporte ganz ansehnliche Taxkürzungen bewirken und bei allen Wagenladungstransporten eintreten, somit vielfach Güter treffen, deren Transportmenge stark von der Höhe der Transportkosten abhängt. Die zu erwartende Taxeinbuße von $3{,}_{34}$ % wird sich daher durch Verkehrszunahme sehr rasch ausgleichen.

Die Stellung der Staatsbahnverwaltung wird übrigens im Vergleich zu den Privatbahnen eine wesentlich bessere und ihre Leistungsfähigkeit eine erhöhte sein. Der Güterverkehr wird, wie bereits bemerkt, in weit größerem Umfang als bisher über diejenige Route geleitet werden können, welche die geringsten Transportkosten veranlaßt und daher den größten Reinertrag ergiebt. Es wird z. B. nicht mehr vorkommen, daß der Gütertransitverkehr Basel-Gotthard mit $20{,}_{8}$—$26{,}_{23}$ ‰ Maximalsteigung über den Hauenstein via Olten-Aarau geleitet wird, statt über den Bötzberg via Brugg mit 12 ‰ Maximalsteigung, nur weil die erstere Route um 1 Kilometer kürzer ist, oder daß die Güter zwischen der St. Galler- und Glattthallinie, statt über Winterthur, mit doppeltem und dreifachem Umwege über das Rheinthal befördert werden. Während sodann bisher trotz der Bemühungen, die Interessen der schweizerischen Bahnen dem Auslande gegenüber auszugleichen, doch noch oft genug widerstreitende Bestrebungen derselben bei der Regelung des internationalen Güterverkehrs sich geltend machten und verhinderten, das für die Gesamtheit der Schweizerbahnen günstigste Resultat zu erreichen, wird künftig die einheitliche Staatsbahnverwaltung dem Auslande gegenüber viel kräftiger dastehen.

* * *

Die bisherigen Ausführungen, obschon sie bereits sehr ansehnliche Verkehrserleichterungen ergaben, fassen doch nur die Ände-

rungen ins Auge, welche als unerläßliche Folge einerseits der Ablehnung von Tarifermäßigungen für einzelne Verkehrsgebiete, anderseits des Postulates einheitlicher Tarife erscheinen. Hierauf wird sich jedoch die Staatsbahnverwaltung nicht beschränken dürfen, sondern weitere tarifarische Maßnahmen zu prüfen haben, die geeignet sind, den vielfach auftretenden Forderungen thunlichst zu entsprechen, ohne das finanzielle Gleichgewicht zu stören; es wird eingehend zu untersuchen sein, wie die Bahntarife gestaltet sein sollten, um den Verkehr im allgemeinen und insbesondere das Gedeihen von Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie nachhaltig zu fördern, ohne die Leistungsfähigkeit der Bahnen in anderer Richtung unstatthaft zu schwächen.

Für die Reform der Personentarife ist hinzuweisen auf die Untersuchung, ob nicht durch Bildung größerer Distanzgruppen oder Ersatz der kleinen Einheit des Kilometers durch 5 oder 10 Kilometer eine Annäherung an das österreichisch-ungarische Zonensystem möglich sei, auf eine Vereinfachung der auszugebenden Billetsorten, auf eine Erleichterung des Verkehrs auf größere Distanzen durch staffelförmige Tarifbildung, auf die Verminderung der Wagenklassen, wenigstens Aufhebung der I. Klasse für die Nebenlinien, auf die Einführung von Kilometerabonnementen und auf Vereinfachung der Gepäckabfertigung nach amerikanischem Muster.

Da die Höhe der Gütertarife, deren Abstufung nach Klassen und die Einreihung der Güter in die einzelnen Klassen für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes von äußerster Wichtigkeit ist, wird die richtige Gestaltung und Fortentwicklung der Gütertarife eine der Hauptaufgaben der Staatsbahnverwaltung sein. Die Durchführung der vorgeschlagenen einheitlichen Gütertaxen ist nur als Einleitung zu weitern Reformen zu betrachten, die erst auf Grund einer für zuverlässige Berechnungen ausreichenden Statistik und an der Hand sachkundiger Aufschlüsse von Vertretern der verschiedenen Erwerbskreise vorgenommen werden können, durch allfällig stärkere Ermäßigung der Gütertaxen im allgemeinen oder derjenigen einzelner Tarifklassen, durch sachgemäße Änderungen an den Tarifbestimmungen und der Klasseneinteilung u. s. w. Die schweizerischen Gütertarife werden nämlich trotz der in Aussicht genommenen Reduktionen immerhin noch höher sein, als diejenigen der Nachbarstaaten; namentlich die deutschen Taxen sind weit billiger, wie folgende Gegenüberstellung zeigt:

Eil-gut.	Stück-gut. 1.	2.	Wagenladungen. Allgemeine Klassen. A.	B.	Specialtarife. I. a.	I. b.	II. a.	II. b.	III. a.	III. b.
	Schweizerische Staatsbahn:									
3,4	1,7	1,35	1,25	1,1	0,95	0,8	0,85	0,7	0,75	0,42
	Preussische Staatsbahnen:									
2,728	1,364	0,992	0,8308	0,744	0,62	0,558	0,62	0,434	0,434	0,3224*) / 0,2728†)

Für je 100 kg. und 1 km. in Centimes (die Mark zu Fr. 1. 24 berechnet).

In dieser Unterbietung der schweizerischen Taxen durch die ausländischen liegt ein ernster Nachteil, der umsomehr Beachtung verdient, als die Lage der Schweiz im Innern des europäischen Kontinentes, der Mangel an eigenen Bodenreichtümern und die Kleinheit ihres Gebietes ohnehin die Konkurrenzfähigkeit ihrer Gewerbe und Industrien mit denen anderer Länder erschweren. Die Staatsbahnverwaltung muß daher, sobald ihre Mittel es gestatten, eine weitergehende Ermäßigung der Gütertaxen in Betracht ziehen. Daß dabei mit großer Vorsicht vorzugehen ist, ergiebt sich aus dem Hinweis, daß eine durchschnittliche Taxreduktion um 2 Cts. per Tonnenkilometer zu annähernder Herstellung der Parität mit den deutschen Bahnen nach der Verkehrsstatistik für 1894 bei den fünf Hauptbahnen eine Taxeinbuße von Fr. 11 809 090 ergeben würde, und bei Kürzung dieser Summe um einen Vierteil, mit Rücksicht auf die schon bestehenden ermäßigten Taxen, noch eine solche von Fr. 8 856 817.

Eine solche Einbuße kann nun die Staatsbahn nicht ertragen. Sie wird sich überhaupt keiner weitern großen Taxeinbuße auf dem Güterverkehr aussetzen dürfen, bis der Ausfall, welcher mit Fr. 1 628 401 aus der Vereinheitlichung der Gütertarife laut Vorschlag resultiert, durch die Verkehrszunahme gedeckt sein wird, und auch dann wird nur schrittweise vorgegangen werden können. Damit ist indessen nicht jede weitere Tarifreform für einstweilen ausgeschlossen, sondern bei näherer Prüfung werden sich noch manche Verkehrserleichterungen ohne allzugroßes Risiko als möglich erweisen. Insbesondere wird der Übergang zum System der Staffeltarife ernstlich zu erwägen sein, da sich dasselbe als den allgemeinen Landesinteressen, wie denen der Staatsbahnen gleich förderlich erweisen dürfte. Dabei ließe sich nämlich eine

---

*) 1—100 km. †) Mehr als 100 km.

Taxeinbuße auf der überwiegenden Menge der Gütertransporte vermeiden, indem die Taxermäßigungen ausschließlich dem Verkehr auf größere Entfernungen zuzuwenden sind, für den ohnehin die Konkurrenz ausländischer Bahnen schon jetzt häufig zu solchen Ermäßigungen nötigt.

Die allgemeine Annahme der Staffelform für die Gütertarife würde den Güteraustausch im Innern des Landes auf größere Entfernungen fördern, die Güterbezüge aus dem Auslande erleichtern und den Güterexport wohlfeiler machen. Zugleich würde die Stellung der schweizerischen Bahnen gegenüber dem Auslande gekräftigt, die Bildung besonderer Transit- und Exporttarife zum Teil entbehrlich und eine bessere Ausgleichung der Gotthardtarife für den internationalen und schweizerischen Verkehr möglich. Ein großer Teil der ausländischen Gütertarife ist ebenfalls staffelförmig gebildet, insbesondere derjenige der französischen, italienischen und österreichischen Bahnen. Die Aufhebung der bei der Nordostbahn bis Ende der siebziger Jahre bestandenen Staffeltarife war von der Aufsichtsbehörde nicht aus grundsätzlicher Abneigung gegen dieselben veranlaßt worden, sondern weil der Bestand der Proportionaltarife bei den andern Schweizerbahnen die Vorteile der staffelförmigen Tarifbildung abschwächte und zu störenden Tarifungleichheiten führte. Auch die Bundesversammlung hat sich mit Beschluß vom 15./26. Juni 1895, anläßlich der Behandlung der Motion Fonjallaz und Genossen, betreffend Ermäßigung der Weintarife, zu gunsten der Staffeltarife ausgesprochen, indem sie den Bundesrat einlud, bei den Bahnen auf Gewährung von Taxermäßigungen für den Produkten- und Warentransport, wenn immer möglich auf Basis des Staffeltarifsystems, einzuwirken. Nachdem die Privatbahnen es bestimmt abgelehnt haben, hierzu die Hand zu bieten, wird die Berücksichtigung der Anregung eine Aufgabe der Staatsbahnverwaltung sein.

Jedenfalls glauben wir vorstehend den Nachweis erbracht zu haben, daß der Staatsbahnbetrieb für keinen Landesteil eine Verschlechterung der Bahntarife nötig macht, sondern daß durch ihn mehrfache, ganz bedeutende Verbesserungen im Tarifwesen erzielt werden können, welche die Privatbahnen nicht zugestehen werden und zu denen sie nach der bestehenden Gesetzgebung nicht angehalten werden können, und daß deren Durchführung ohne finanzielle Gefahren möglich ist.

c.

Amortisation des Anlagekapitals.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, wie wichtig es für die Schweiz ist, durch successive Herabsetzung der Tarife die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande zu behaupten, wie es sich geradezu um die volkswirtschaftliche Existenzfähigkeit des Landes für eine nicht mehr weit entfernte Periode handelt. Auf den Zeitpunkt, in welchem die schweizerischen Bahnen durch Ablauf der Konzessionen an den Bund zurückfallen werden, d. h. für die Hauptlinien auf das Jahr 1957, werden sich die großen Bahnen der Nachbarländer sozusagen unentgeltlich im Eigentum des Staates befinden, indem die festen Bahnanlagen, Unterbau, Oberbau und Hochbau ohne Vergütung an den Staat zurückfallen und nur das bewegliche Vermögen der Gesellschaften, Rollmaterial und anderes Betriebsmaterial, Materialvorräte u. dgl. zu bezahlen sind.

Irrig wäre nun allerdings die Annahme, daß der unentgeltliche Übergang der Bahnen an den Staat auf den angegebenen Zeitpunkt eine Konsequenz der Konzessionsbestimmungen in dem Sinne wäre, daß der Staat ohne eigene Opfer das freie Eigentum erhalten würde. Vielmehr haben die Nachbarstaaten für Erreichung dieser günstigen Stellung bereits ganz bedeutende finanzielle Leistungen gemacht und haben dieselben weiter zu bringen, wie sich aus der folgenden kurzen Darstellung ergeben wird. Das ändert aber nichts an der für uns entscheidenden Thatsache, daß das freie Eigentum an den Bahnen in der Mitte des nächsten Jahrhunderts für die Nachbarstaaten bestehen wird, für die Schweiz aber nicht, wenn man der Sache einfach ihren Lauf läßt und die unmittelbar und unabwendbar drohende Gefahr nicht sehen will.

In Frankreich war im Jahr 1823 mit dem Eisenbahnbau begonnen worden, ohne daß einheitliche Gesichtspunkte für die Konzessionierung aufgestellt worden waren. Es handelte sich um kleinere Bahnen, vorerst nur für den Gütertransport, später auch für die Personenbeförderung. Eintretende finanzielle Krisen riefen verschiedenen Versuchen der Unterstützung von bereits im Bau begriffenen oder erst projektierten Linien durch den Staat. Mit den Ansichten in den Ministerien und im Parlamente wechselten die verschiedensten Systeme in kurzer Reihenfolge. Von entscheidender Bedeutung war erst das Eingreifen der Regierung unter Napoleon III., welche durch Anbahnung großartiger Fusionen und Verlängerung der meisten Konzessionen auf eine Dauer von 99 Jahren den Kredit der Gesellschaften hob, und denselben ohne Zinsen-

garantie und ohne Staatsbeiträge die Ausführung verschiedener neuer Linien überband. Aus diesen Fusionen bildeten sich die heute noch bestehenden sechs großen Gesellschaften der Nordbahn, der Paris-Orleans-Bahn, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der Ostbahn, der Westbahn und der Südbahn, neben welchen 1859 nur noch 8 kleine Bahnen untergeordneter Bedeutung bestanden; der Ablauf der Konzessionen der großen Bahnen variiert zwischen 1950 und 1960. Als die Geldmittel für die Vollendung der ihnen konzedierten Linien infolge einer 1857/58 eingetretenen Handelskrisis nicht mehr durch Ausgabe von Obligationen erhältlich waren, mußte neuerdings Staatshülfe eintreten. Dies geschah durch die auf dem Gesetze vom 11. Juni 1859 beruhenden Konventionen, welche die Bahnlinien in ein neues und ein altes Netz einteilten und eine auf dieser Grundlage beruhende staatliche Zinsengarantie für die auszugebenden Obligationen systematisch durchführten. Als Gegenleistung für dieselbe sollten die Gesellschaften vom Jahre 1872 an denjenigen Teil ihres Ertrages mit dem Staate teilen, welcher ungefähr 6 % der Anlagekosten des neuen Netzes und 8 % derjenigen des alten überschreitet. Die Konzessionen wurden neu geordnet und insbesondere das Heimfallsrecht des Staates dahin festgestellt, daß ihm das Eigentum der Bahn nebst allen Zubehörden unentgeltlich zufällt; nur für das Rollmaterial, das Betriebsinventar und die Vorräte sind Vergütungen zu zahlen, gegen welche die allfällig noch nicht rückerstatteten Zinsgarantiezuschüsse verrechnet werden.

Die Erfahrung zeigte, daß diese Konventionen vielfach auf unrichtigen Schätzungen beruhten und daß namentlich das der Zinsengarantie zu Grunde gelegte Maximum des Anlagekapitals nicht ausreichte, obwohl die Belastung des Staates eine viel größere geworden war, als man angenommen hatte. Die Bahngesellschaften verlangten daher Änderung der Konventionen und die neuen Verträge von 1863 und 1868 modifizierten die Bestimmungen über Maximalanlagekapital, Maximaleinkommen und Gewinnverteilung, indem sie den Bahnen anderseits weitere neue Linien überbanden. Das Gesetz von 1874 gab den Bahngesellschaften die weitere Zusicherung, daß im Falle des Rückkaufes für die seit weniger als 15 Jahren konzedierten Linien nicht das Heimfallsrecht eintreten soll, sondern vom Staate die Kosten der ersten Anlage (premier établissement) zurückzuerstatten seien.

Eine neue Periode begann 1876, indem verschiedene kleinere Linien durch den Staat angekauft und in ein Staatsbahnnetz vereinigt, ein umfassendes Programm für den Ausbau des Netzes aus-

gearbeitet und mit den großen Gesellschaften neue Verhandlungen angeknüpft wurden (Programm Freycinet). Das durch Gesetz vom 17. Juli 1879 festgesetzte Bauprogramm für neue Hauptlinien beabsichtigte, das Hauptbahnnetz auf rund 42 000 km. zu bringen. Zur Ausführung dieser auf 6500 Millionen veranschlagten Bauten waren zehn bis zwölf Jahre in Aussicht genommen, der Staat sollte in Abweichung vom Gesetz von 1842 neben den Kosten des Unterbaues auch diejenigen des Oberbaues übernehmen. Die Durchführung des Programmes wurde aber durch allerlei Mißgriffe vereitelt, insbesondere durch Überstürzung der Bauten, die im ganzen Land herum miteinander begonnen wurden und beim Eintritt finanzieller Schwierigkeiten zum Teil stecken blieben.

Die Regierung sah sich daher genötigt, auf die ausschließliche Herstellung der neuen Bahnen durch den Staat zu verzichten und deren Fertigstellung den großen Gesellschaften zu übertragen. Durch die Konventionen von 1883 übernahmen letztere den Ausbau des dritten Netzes: Der Staat trat ihnen die von ihm innerhalb ihres Netzes seit 1879 erstellten Strecken unentgeltlich ab und bezahlte die Erstellungskosten der noch zu bauenden, mit Ausnahme von Fr. 25 000 per Kilometer (für Schmalspurbahnen Fr. 12 500 per Kilometer), die zu Lasten der Gesellschaften fielen und der auch zu Fr. 25 000 per Kilometer veranschlagten Kosten für Rollmaterial und Betriebsinventar, welche ebenfalls die Gesellschaften zu beschaffen hatten. Die übrigen Herstellungskosten wurden dem Staate von den Bahngesellschaften vorgeschossen, und er hatte dieselben nebst Zins und Amortisation innerhalb 74 Jahren, d. h. bis zum konzessionsgemäßen Heimfallstermin, in festen Jahresbeträgen zurückzuerstatten. Die gemäß den Konventionen von 1859 vom Staate geleisteten Zinsgarantiezuschüsse (zusammen 631 Millionen) waren mit diesen Bauvorschüssen zu verrechnen. Die Unterscheidung von altem und neuem Netz wird aufgehoben; aus dem Reinertrag des gesamten Netzes sind zunächst Zins und Amortisation der Obligationen nach ihrem effektiven Betrage zu decken, sodann eine für jede Bahn besonders bemessene feste Summe zur Ausrichtung der Dividende an die Aktionäre; reichen die Beträge der Bahn zur Aufbringung dieser Summe nicht aus, so hat der Staat für den Ausfall aufzukommen, und die Bahnen haben diesen Zuschuß mit 4 % Zins aus dem Ertrage späterer Jahre zurückzuerstatten; höhere Erträge fallen bis zu einem bestimmten Betrag der Gesellschaft zu; an einem weitern Überschusse partizipieren die Aktionäre zu einem Drittel und der Staat zu zwei Dritteln. Die Gesellschaften wurden ferner ermächtigt, dem Anlagekapital die Kosten von Er-

gänzungsarbeiten und Betriebsdeficiten für die neuen Linien während einer bestimmten Zeit zuzuschlagen. Wenn der Staat vom Rückkaufsrecht innerhalb der nächsten 15 Jahre Gebrauch macht, hat er für die auf Grund der neuen Verträge erstellten Bahnen die wirklich verwendeten Herstellungskosten samt allfälligen Betriebsdeficiten während der ersten Betriebsjahre zu vergüten. Da die Aufbringung der zur Ausführung dieses Programms erforderlichen Mittel auch jetzt wieder auf Schwierigkeiten stieß, wurden auch Versuche mit Anwendung der Schmalspur und Zulassung stärkerer Steigungen und Krümmungen für die Normalspur gemacht, welche wesentliche Ersparnisse ermöglichten, so daß die Vollendung der im Programm Freycinet vorgesehenen Linien bis 1900 zu erwarten ist.

Die finanzielle Wirkung der Konventionen von 1883 war aber für den Staat eine sehr belastende. Die Zuschüsse desselben für die 6 Jahre 1884/89 erreichten die Hälfte der 25 Jahre von 1859/83 und stiegen später noch höher; sie betrugen nämlich an Garantiezuschüssen für Zins und Dividende bei den Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général):

Jahr.		Franken.
1883		8 289 000
1884		45 619 000
1885		66 968 000
1886		73 519 000
1887		57 316 000
1888		51 996 000
1889		24 044 000*)
1890	rund	50 000 000
1891	„	50 000 000
1892	„	86 000 000
1893	„	97 000 000
1894	„	77 000 000

Außer diesen Opfern für Garantiezuschüsse hatte der Staat an die Betriebsdeficite der im Bau begriffenen, erst zum Teil betriebenen Linien 1884/94 jährlich zwischen 23 und 10 Millionen zu leisten; ferner hat er für die Erstellung von Privatbahnen in Frankreich (mit Ausschluß von Algier und der Kolonien) bis Ende 1893 4363 Millionen ausgegeben mit einer jährlichen Zinslast von rund 130 Millionen. Bis 1894 war dagegen die Zahl der im

*) Ausstellungsjahr.

Betriebe stehenden Hauptbahnen (réseau d'intérêt général) von 22 897 im Jahre 1884 auf 35 973 Kilometer gestiegen. Die Zuschüsse des Staates haben sich deshalb so enorm vermehrt, weil die Betriebseinnahmen der neuen Linien im Durchschnitt lediglich ihre Betriebskosten deckten und für Zins und Amortisation des Anlagekapitals die Staatsgarantie beansprucht wurde.*)

Frankreich hat somit für den unentgeltlichen Heimfall seiner Bahnen auf die Mitte des nächsten Jahrhunderts sehr große finanzielle Opfer bereits gebracht und hat noch ganz bedeutende Leistungen weiter zu machen, wie sich aus folgender Zusammenstellung ergiebt:

	1884.	1894.
	Millionen.	
Verzinsung der durch den Staat verwendeten Anlagekosten	165	201
Zinsengarantie der Hauptbahnen (réseaux principaux)	40	77
Zinsengarantie der Sekundärbahnen (réseaux secondaires)	3	13
Neue Bahnbauten	66	11
Kosten des staatlichen Kontrolldienstes	3	4
Jährliche Gesamtleistung	277	306

Dazu ist zu bemerken, daß für die Neubauten pro 1894 eigentlich 84 Millionen beizufügen sind, welche von den Bahngesellschaften nur vorgeschossen werden und vom Staate in Annuitäten zurückzubezahlen sind.

Diesen Ausgaben stehen folgende Einnahmen und Ersparnisse des Staates gegenüber:

	1884.	1894.
	Millionen.	
Rückerstattung der Kontrollkosten	3	4
Einnahmen des Staatsbahnnetzes	4	9
Transportsteuern	114	84
Steuer auf den Titeln	41	55
Ersparnisse der öffentlichen Verwaltungen	51	69
	213	221

*) *a.* Dr. V. Röll, Encyklopädie der Eisenbahnen, Wien 1892, IV, 1680 u. ff.

b. C. Colson, ingénieur en chef des ponts et chaussées, maître des requêtes au Conseil d'Etat, Les chemins de fer et le budget, Paris 1896.

Es bleibt somit für das Jahr 1894 eine Belastung des französischen Budgets von 85 Millionen ausschließlich für die Bahnen Frankreichs ohne Algier und die Kolonien.

Wenn diese Last sich in Zukunft aller Wahrscheinlichkeit nach vermindern wird, indem die Vermehrung der Betriebseinnahmen und damit der Reinerträge der Bahnen einerseits und die Konversionen der für Eisenbahnzwecke emittierten Obligationen anderseits voraussichtlich den finanziell ungünstigen Einfluß der Erstellung neuer Linien überwiegen werden, steht doch unzweifelhaft fest, daß der Staat in Frankreich ganz wesentliche finanzielle Opfer bringt, um von 1950 bis 1960 in den unentgeltlichen Besitz seiner Eisenbahnen zu kommen.

Anders gestaltete sich die Entwicklung in Deutschland, indem der Staatsbau und Staatsbetrieb entweder von Anfang an für die Hauptlinien eingeführt wurde, wie in den Nachbarstaaten Baden, Württemberg und Bayern, oder später an die Stelle des Privatbahnsystems trat, wie in Preußen. Auch bei dieser Entwicklung wurde auf die Tilgung der Eisenbahnschuld Bedacht genommen, um dem Staate bis zu einem bestimmten Termin den freien Besitz seiner Bahnen zu sichern; beachtenswert ist namentlich die systematische Behandlung dieser Frage in Preußen.

Nachdem in der ersten Periode des Eisenbahnbaues Preußen sich auf Unterstützung der Privatunternehmungen durch Zinsbürgschaften beschränkt hatte (1838—1848), überwog bald die Ansicht, daß der Staat die Bahnen selbst übernehmen sollte, und schon 1849 begann der Bau von Bahnen durch den Staat und der Ankauf bereits bestehender durch denselben. Gleichzeitig verstärkte das Ministerium von der Heydt den staatlichen Einfluß auf die Privatbahnen, verhielt dieselben zur Bildung von Reserve- und Erneuerungsfonds und traf im Interesse des allgemeinen Verkehrs Maßnahmen im Fahrplan- und Tarifwesen. Nach Gründung des Deutschen Reiches wurde zuerst mit Gesetz vom 4. Juni 1876 versucht, die preußischen Staatsbahnen dem Reiche zu übertragen, damit das Reich sich nach und nach in den Besitz sämtlicher Hauptbahnen Deutschlands setze. Dieser Versuch mißlang und Preußen führte nun die für den Fall der Ablehnung zum voraus kundgegebene Absicht aus, den dem Reich zugedachten Einfluß auf das Eisenbahnwesen seinerseits auszuüben und vor allem die Erweiterung und die Konsolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes energisch anzustreben. Nachdem vorerst einige kleinere Linien angekauft worden waren, folgten 1879 die Verträge über den Erwerb einer Anzahl großer Privatbahnen. Der Staat übernahm

sämtliche Verbindlichkeiten der Bahn, zahlte den Aktionären für einmal eine feste Rente und verpflichtete sich, beim Übergang des Eigentums die Aktien gegen eine bestimmte Summe in preußische Consols umzutauschen; einzelne Bahnen erhielten neben der Rente noch eine feste Zuzahlung; die Verwaltung übernahm der Staat sofort für eigene Rechnung. Auf dieser Grundlage erwarb der Staat bis zum Jahre 1890 14 168 km. Privatbahnen zum Kaufpreise von 4 147 857 050 Mark (per km. 292 750 Mark), wobei ihm außer den Bahnanlagen 5027 Lokomotiven, 119 713 Wagen und Aktivfonds im Gesamtbetrage von 191 548 538 Mark zufielen. *) Damit waren von den Ende 1891/92 vorhandenen 26 457 km. preußischer Eisenbahnen 25 010 km. in der Hand des Staates, 52 km. Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 1394 km. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.

Über die Verwendung der Überschüsse der Staatseisenbahnen verfügt das Gesetz vom 27. März 1882, daß dieselben bestimmt sind: 1. zur Verzinsung der jeweiligen Eisenbahnkapitalschuld; 2. zur Ausgleichung eines etwaigen Deficites im Staatshaushalt, das andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark; 3. zur Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld. Über diese Tilgung statuiert das Gesetz: „Die Staatseisenbahnkapitalschuld ist aus den Überschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, soweit diese reichen, alljährlich bis zur Höhe von $^3/_4$ % desjenigen Betrages zu tilgen, welcher sich jeweilig aus der Zusammenrechnung der Staatseisenbahnkapitalschuld und der spätern Zuwüchse derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergiebt. Inwieweit über den Betrag von $^3/_4$ % hinaus eine weitere Tilgung stattfinden soll, bleibt der Bestimmung durch den Staatshaushaltetat vorbehalten. Die Tilgung ist derart zu bewirken, daß der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahnkapitalschuld abgeschrieben und

1. zur plangemäßen Amortisation der vom Staat für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkt selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen,
2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche andernfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssen,

*) Dr. V. Röll, Encyklopädie des Eisenbahnwesens. Wien 1894, VI, 2696 ff. (V. d. Leyen, Preußische Eisenbahnen).

3. endlich zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendet wird."

Gemäß den alljährlich dem Landtage vorzulegenden Rechenschaftsberichten hat in den 10 Etatjahren 1882/83 bis 1891/92 der rechnungsmäßige Überschuß der Eisenbahnverwaltung Mark 2 408 203 417 betragen, wovon verwendet worden sind zur Verzinsung der Eisenbahnschuld Mark 1 562 374 142 und zur Ausgleichung eines Deficits im Staatshaushalts Mark 6 600 000; vom verbleibenden Reinüberschuß wurden bestimmt:

1. zur planmäßigen Amortisation von Anleihen zu Eisenbahnzwecken	M.	40 244 891
2. zur Deckung anderweitiger etatmäßiger Staatsausgaben	"	395 545 407
3. zur außerordentlichen Tilgung von Staatsschulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen	"	403 438 977
Zusammen	M.	839 229 275

Der während dieser zehnjährigen Periode zu planmäßigen und außerordentlichen Amortisationszwecken aufgewendete Betrag macht somit im Jahresdurchschnitt rund Mark 84 000 000 aus, was bis zum Jahre 1950 in 58 Jahren ohne Berechnung von Zins und Zinseszins eine Summe von weitern 4872 Millionen und zuzüglich der bereits getilgten 840 Millionen rund einen Gesamtbetrag von 5712 Millionen gegenüber dem auf 1891/92 ohne Berücksichtigung der bisherigen Abschreibungen berechneten Anlagekapital von rund 6542 Millionen Mark ergeben würde. Daraus folgt, daß bei einem nur gleichmäßigen Fortschreiten der Tilgungsoperation bis 1950 das Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen beinahe vollständig amortisiert wäre; es ist aber zu bemerken, daß seit 1891/92 die Überschüsse der Staatseisenbahnverwaltung in rascher Zunahme begriffen sind und daher die Tilgung noch schneller eintreten wird; dieselben haben nämlich betragen*):

		im ganzen	per km. Betriebslänge	in % des Anlagekapitals
		Mark.	Mark.	%.
Im Rechnungsjahr	1891/92	317 168 198	13 125	4,91
" "	1892/93	339 202 852	13 736	5,15
" "	1893/94	381 418 065	15 056	5,69
" "	1894/95	384 768 517	14 907	5,67

*) Deutsche Eisenbahnstatistik für die genannten Jahre.

Auch in Österreich waren die ersten Bahnen durch Privatinitiative hervorgerufen worden; an eine kurze Periode des Staatsbaues von 1841/53, mit nur teilweisem Erfolg, schloß sich eine rasche Entwicklung des Eisenbahnnetzes durch Privatgesellschaften auf Grund der Gesetze von 1854, nachdem der Staat seine eigenen Bahnlinien an Gesellschaften abgetreten hatte; die Konzessionen wurden auf 90 Jahre erteilt und Zinsgarantie zugestanden; dagegen sollte die Bahn nach Ablauf der Konzession unentgeltlich an den Staat übergehen, und zwar nach einzelnen Konzessionen mit Inbegriff, nach andern mit Ausschluß von Rollmaterial und Betriebsinventar. Um den unbelasteten Übergang zu sichern, war auch hier obligatorische Amortisation der Obligationen nach festem Tilgungsplan vorgesehen. Neuen Aufschwung brachte die Zeit nach 1866; obwohl eine eingetretene wirtschaftliche Krisis mehrfache Schwierigkeiten und Stockungen veranlaßt hatte, waren doch Ende 1876 über 10 000 km. im Betrieb gegenüber 3960 km. Ende 1866. Den notleidenden Bahnen wurde mehrfach Staatshülfe geboten; unter andern gestattete das Gesetz vom 14. Dezember 1877 vorschußweise Deckung der Betriebsausfälle durch den Staat bei Bahnen, denen Zinsgarantie verliehen war, allerdings gegen die Befugnis für den Staat, Bahnen, denen solche Vorschüsse gewährt werden, oder welche während der letzten fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantierten Reinertrages beanspruchten, selbst zu betreiben (Sequestrationsgesetz). Die zu Tage tretenden Mißstände zeigten aber auch, daß das bestehende System der Zinsengarantie, als für den Staat zu belastend, nicht mehr haltbar sei und der Staat entschloß sich 1879/80 neuerdings zum Staatsbahnbetrieb überzugehen. Immerhin war die Verstaatlichungsaktion nur eine stückweise, indem wichtigen Verkehrslinien, wie z. B. der Nordbahn, die Konzession verlängert und damit der Fortbestand des gemischten Systems (Privatbahnen neben Staatsbahnen) wenigstens bis 1904 gesichert wurde. Der Staat hatte jedoch ein geschlossenes Hauptbahnnetz westlich von Wien und wichtige zusammenhängende Linien im Osten in seinem Besitz und damit war ihm ein maßgebender Einfluß im Verkehrswesen gesichert. Neben der Überleitung weiterer Bahnlinien in das Staatseigentum wurde seit 1887 außerdem den Lokalbahnen volle Aufmerksamkeit geschenkt und deren Zustandekommen durch gesetzliche Erlasse gefördert. Bis Ende 1890 zählte das österreichische Eisenbahnnetz 15 349 km., wovon 7002 km. im Staatsbetrieb und 8347 km. im Privatbetrieb. Das Anlagekapital der Staatsbahnen belief sich Ende 1890 auf fl. 708 412 054 oder per km. auf

fl. 142 020.*) Da der Staat bei Übernahme der Privatbahnen sich in der Regel verpflichtete, die Tilgung der bestehenden Obligationen plangemäß durchzuführen und der Kaufpreis durch Ausgabe amortisierbarer Eisenbahnschuldverschreibungen entrichtet wurde, werden auch in Österreich die Hauptbahnen auf die Mitte des nächsten Jahrhunderts voraussichtlich nur noch mit einem kleinen Teile ihres Anlagekapitals belastet sein, wenn auch die Verhältnisse nicht einheitlich geordnet sind und eine systematische Gleichbehandlung der verschiedenen Teile des Staatsbahnnetzes in finanzieller Hinsicht nicht durchgeführt ist.

In der Schweiz besteht nun allerdings auch ein System der Amortisation bei den Bahngesellschaften und zwar ein doppeltes. Einmal haben sich die Bahngesellschaften bei der Kontrahierung von Anleihen zuweilen verpflichtet, diese Anleihen successive zurückzuzahlen, gemäß einem verbindlichen Amortisationsplane. Früher war mehrfach üblich, die Rückzahlbarkeit des gesamten Anleihens auf einen festen Termin zu bedingen. Dieser Modus konnte die finanzielle Situation der Gesellschaft ernstlich gefährden, wenn der Rückzahlungstermin zufällig in einen Zeitpunkt fiel, in welchem die Betriebseinnahmen vorübergehend zurückgegangen oder die Betriebsausgaben unerwartet gestiegen waren und aus diesen Gründen oder aber zufolge der allgemeinen politischen oder kommerziellen Situation des Landes oder auch wegen Überlastung der einzelnen Gesellschaft mit schweren Bauverpflichtungen der Kredit der Bahngesellschaft erschüttert war; in einer solchen Lage war die Ersetzung der verfallenen Anleihen durch neue schwierig und nur mit großen Opfern an Kursverlusten u. s. w. erhältlich. Um diese mehrfach erlebte Gefahr für die Zukunft zu vermeiden, wurde das System der successiven Tilgung der Anleihen angenommen, gemäß welchem die Bahn verpflichtet war, auf Grundlage eines besondern Amortisationsplanes das Anleihen serienweise zurückzuzahlen, sich aber dabei das Recht vorbehielt, größere Rückzahlungen leisten zu dürfen oder das ganze Anleihen vor Ablauf der Fristen des Amortisationsplanes zu künden, wenn sie nach den obwaltenden Umständen dabei Konvenienz fand. Diese Bedingungen der verschiedenen Anleihensoperationen berühren nun aber ausschließlich die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Obligationsgläubigern. Die Kreditoren des Anleihens A sind be-

---

*) *a.* Dr. V. Röll, Encyklopädie des Eisenbahnwesens. Wien 1893, V, 2520 ff. und 2552 ff.
b. Schuster und Weber, die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen. Wien 1892/94.

fugt, zu verlangen, daß in jedem Jahr der Anleihensdauer die im Amortisationsplan vorgesehene Quote der Anleihenstitel (Obligationen) ausgelost und an die Obligationäre zurückbezahlt werden. Für Inhaber von Obligationen II. oder III. Hypothek hat die Innehaltung des Amortisationsplanes für die Obligationen I. Hypothek zudem den Vorteil des Vorrückens in ein besseres Pfandrecht, falls nicht die Ersetzung der auszulosenden Obligationen durch solche gleichen Ranges von der Gesellschaft vorbehalten worden ist, ein Fall, der allerdings die Regel bilden dürfte. Woher aber die Geldmittel zu dieser Rückzahlung genommen werden, geht den Obligationär nichts an; die Gesellschaft ist ganz frei, auf welchem Wege sie die für die Rückzahlung erforderlichen Gelder aufbringen will. Weit gefehlt wäre die Annahme, daß die ausgelosten Obligationen immer zu Lasten der Betriebsrechnung getilgt und etwa aus dem Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung abbezahlt werden müßten. In diesem Falle, aber auch nur in diesem, würde die Amortisation eine wirkliche Schuldentilgung für die Gesellschaft bedeuten. Statt dessen wird aber in der Regel zur Rückzahlung einer Obligationenserie des Anleihens A einfach ein gleich großes Quantum einer neuen Anleihe B ausgegeben. Die Obligationäre des Anleihens A erhalten z. B. eine halbe Million Franken zurückbezahlt; an deren Stelle wird die Gesellschaft den Obligationären des neuen Anleihens B eine halbe Million schuldig und die Gesamtlast der Gesellschaft bleibt sich gleich. Diese sogenannte Amortisation der Anleihen ist somit gar keine wirkliche Tilgung von Schulden; es wird nur, wie man von einem bösen Schuldner zu sagen pflegt, von einem Nagel an den andern gehängt.

Eine andere Amortisation ist die vom Rechnungsgesetze vom 21. Dezember 1883 veranlaßte. Zufolge der in den Jahren 1884 und 1885 durchgeführten Bilanzbereinigung betrug der von den fünf (damals sechs) Hauptbahnen aus den Bilanzen zu entfernende Betrag Fr. 112 113 351, nämlich bei:

		Amortisationsfrist:
	Fr.	Jahre.
Suisse Occidentale und Simplonbahn .	48 698 309	46
Jura-Bern-Luzern-Bahn	248 914	2
Centralbahn	20 491 007	29
Nordostbahn	25 000 000	24
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	11 514 933	34
Gotthardbahn	6 160 188	23
	112 113 351 *)	

*) Bundesblatt 1886, I, 666.

Zu dieser Summe kamen noch Fr. 299 000 für Prämien auf Obligationen der Vereinigten Schweizerbahnen hinzu. Von 1884 bis 1895 haben sich obige Beträge durch Eintritt neuer Verluste um Fr. 23 229 433 vermehrt, dagegen durch successive Amortisationen um Fr. 30 190 568 und durch Reduktion des Nominalwertes von Stammaktien (Jura-Simplon-Bahn) um Fr. 37 945 374 vermindert, so daß die ungetilgte Summe, mit Ausschluß der Emissionsverluste auf Aktien, Ende 1895 noch Fr. 67 505 842 ausmacht; auch die Amortisationsfristen sind geändert worden.

Da das Gesetz eine successive Tilgung dieser „Non-valeurs“ gestattete, wurde ein fiktiver Posten „zu amortisierende Verwendungen“ unter die Aktiven der Bilanz eingestellt, welcher gemäß einem, vom Bundesrate nach vorausgegangenen Verhandlungen mit den Bahngesellschaften festgesetzten Amortisationsplan innerhalb der angegebenen Fristen zu amortisieren ist. Diese Amortisation bewirkt aber für die Bahngesellschaften eine Vermögensvermehrung, indem die amortisierten Beträge, welche der Gewinn- und Verlustrechnung belastet wurden, zur Vermehrung der verfügbaren Mittel oder zur Tilgung von Anleihen verwendet werden können.

Die aus der Amortisation resultierende Vermögensvermehrung dient zunächst zur bessern Konsolidierung der Privatbahngesellschaften, ist aber auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht für die allgemeinen Landesinteressen von Bedeutung, weil die erzielte Verbesserung der finanziellen Situation den Kredit der Bahngesellschaften hebt und sie leistungsfähiger macht. In erster Linie jedoch gestattet sie den Gesellschaften die Ausrichtung höherer Dividenden und zwar nicht erst nach Ablauf der Amortisationsperiode, sondern auch schon während des Laufes derselben, sei es, daß die Überschüsse in besondern Fonds angelegt, sei es, daß aus denselben Bahnanlagen erstellt werden, für deren Errichtung andernfalls das erforderliche Geld hätte entlehnt werden müssen, sei es, daß Obligationsschulden wirklich abbezahlt und nicht nur durch neue ersetzt werden. Beim Rückkaufe, entweder auf einen konzessionsgemäßen Termin oder beim Ablauf der Konzessionsdauer, wird aber der Bund wegen dieser Amortisationen nicht weniger zu bezahlen haben, da durch dieselben weder der konzessionsgemäße Reinertrag beeinflußt, noch das Baukapital, d. h. die Summe der ursprünglichen Anlagekosten, geändert wird. Alle diese erzwungenen Konsolidierungsmaßnahmen nützen eben trotz aller seitens der Privatbahnverwaltungen an denselben geübten Kritik in erster Linie den Gesellschaften selbst und dienen den öffentlichen Inter-

essen nur dadurch, daß sie die Leistungsfähigkeit der Gesellschaften für die allgemeinen Anforderungen des Verkehres zugleich mit ihrer Kreditfähigkeit steigern.

Es ist aber immer wieder zu betonen, daß im Falle der Verschiebung des Rückkaufes bis zum Ablaufe der Konzessionen (1957) der volle Wert der dannzumal vorhandenen Anlagen den Gesellschaften zu bezahlen sein wird, selbstverständlich nur der wirkliche Wert und nicht ein künstlich gesteigerter. Aber auch dieser wirkliche Wert des dannzumal vorhandenen unbeweglichen und beweglichen Vermögens der Bahngesellschaften, welches der Bund zu übernehmen haben wird, wird eine enorme Summe ausmachen, welche aus dem Reinertrage des Staatsbahnbetriebes in erster Linie zu verzinsen und zu amortisieren ist, während die Nachbarstaaten dannzumal ihre Bahnen ganz oder zum größten Teile unentgeltlich besitzen werden, und daher in der Lage sind, die Tarife herabzusetzen und gleichwohl alle wünschbaren Verbesserungen in den Betriebseinrichtungen herbeizuführen.

Wenn aber der Bund bis 1903 Eigentümer der fünf Hauptbahnen wird, reicht bis zum Jahre 1962 die Verwendung eines Prozentsatzes von ungefähr $^{2}/_{5}$ bis $^{3}/_{5}$ % des für diese Bahnen zu bezahlenden Ankaufspreises hin, um dieses Anlagekapital, welches ja für die Rechnung des Bundes allein maßgebend ist, zu amortisieren und damit die schweizerischen Bahnen denen des Auslandes im Konkurrenzkampf gleichzustellen. Die durch den künftigen Ausbau des Bahnnetzes bedingten Neubelastungen des Baukonto, insofern sie nicht den Bahngesellschaften selbst zufolge nicht vollkommen befriedigenden Zustandes der Bahnanlagen bei der Übergabe an den Bund zur Last fallen, werden verhältnismäßig nicht so bedeutend sein, um die wirtschaftliche Gleichstellung mit dem Auslande zu beeinträchtigen.

Daß aber die Amortisation den angeführten Erfolg haben wird, ergiebt sich aus folgender Rechnung: Zur Amortisation einer Million Franken im Laufe von 60 Jahren, d. h. von 1903 bis 1962, ist unter der Voraussetzung, daß jedes Jahr gleichmäßig mit einer Gesamtquote für Zins und Amortisation belastet werde, bei Annahme eines Zinsfußes von 3 % eine jährliche Amortisationsquote von Fr. 6132. 96 erforderlich, bei einem Zinsfuß von $3^{1}/_{4}$ % eine solche von Fr. 5589. 93 und bei einem Zinsfuß von $3^{1}/_{2}$ % eine solche von Fr. 5088. 62 oder für Zins und Amortisation zusammen bei einem 3 % Zinsfuß eine jährliche Summe von Fr. 36 132. 96, bei $3^{1}/_{4}$ % von Fr. 38 089. 93 und bei $3^{1}/_{2}$ %

eine solche von Fr. 40 088. 62*). Da nun gemäß den Konzessionsbestimmungen der Reinertrag zur Ermittlung der Rückkaufssumme zu 4 % kapitalisiert wird, somit Fr. 40 000 Reinertrag eine Rückkaufsumme von einer Million Franken ausmachen, ergiebt sich ein Überschuß von Fr. 3867. 04, wenn der Bund das Geld für die Rückkaufsoperation zu 3 % erhält, wenn er 3¼ % Zins entrichten muß, noch ein Überschuß von Fr. 1910. 07, und bei einem Zinsfuß von 3½ % ist nur der verhältnismäßig kleine Zuschuß von Fr. 88. 62 im Jahre erforderlich, um eine Million Anlagekapital während der in Betracht fallenden Zeitdauer ganz amortisieren zu können. Wenn dagegen der Beginn der Amortisation weiter hinausgeschoben und damit die Zahl der in Betracht fallenden Jahre beschränkt wird, muß die Amortisationsquote selbstverständlich mit jedem Jahr, um welches die Amortisationsperiode kürzer wird, erhöht werden und ist für Durchführung der Tilgung ein weiterer Zuschuß aus den Betriebsüberschüssen, eventuell sogar aus der Staatskasse selbst, erforderlich. Neben den vielen andern Gründen zwingt schon diese rein finanzielle Betrachtung, den Rückkauf thunlichst bald an die Hand zu nehmen. Zur Zeit wirkt der günstige Umstand mit, daß voraussichtlich der Geldstand im ganzen ein guter bleiben und der Bund die für die Rückkaufsoperation erforderlichen Gelder zu billigem Zins erhalten wird, worüber wir an anderer Stelle dieses Berichtes sprechen werden.

d.

Finanzielle Selbständigkeit der Staatsbahnverwaltung.

Die in Aussicht genommene Verwendung der Überschüsse der Staatsbahnverwaltung zur Verbesserung der Betriebseinrichtungen, zur successiven Reduktion der Tarife und zur Amortisation des Anlagekapitals, kann nur dann konsequent durchgeführt werden, wenn dieselbe in der Bundesverwaltung in finanzieller Hinsicht durchaus selbständig gestellt wird.

Es ist durch langjährige Erfahrung nachgewiesen, daß beim Eisenbahnbetrieb im Durchschnitt eine Steigerung des Verkehrs und damit eine Vermehrung des Reinertrages sich ergiebt. Irrig wäre aber die Annahme, daß diese Erhöhung sich in durchaus regelmäßiger Weise vollziehe. Die Verkehrsbewegung ist von allen Erscheinungen des wirtschaftlichen Lebens abhängig, wird somit bald

*) Simon Spitzer, Tabellen für die Zinseszins- und Rentenrechnung. Wien. Tabelle V. 373.

in auf-, bald in absteigender Linie sich bewegen, und es ist wahrscheinlich, daß gerade auf Jahre großen Aufschwunges solche des Stillstandes, sogar des zeitweiligen Rückganges folgen. Zu diesen Schwankungen der Betriebseinnahmen werden die Störungen kommen, die sich aus einer plötzlichen Ausgabensteigerung auf gewissen Positionen ergeben, z. B. bei Erhöhung der Kohlen- und Eisenpreise, bei Steigerung der Ausgaben für Beamte und Arbeiter; wir verweisen diesbezüglich auf die erhebliche Ausgabensteigerung bei den schweizerischen Bahnen infolge der Durchführung des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit des Bahnpersonals in den Jahren 1890 und 1891. Alle diese Kostenvermehrungen werden sich erfahrungsgemäß innerhalb kürzerer Frist wieder ausgleichen; es liegt somit in denselben keinerlei Gefahr für die Finanzverwaltung des Bundes, wenn einer schädlichen Einwirkung solcher Schwankungen durch richtige Institutionen zum voraus begegnet wird.

Das wird dadurch geschehen, daß die Überschüsse der Staatsbahnverwaltung nicht direkt an die Staatskasse abgeliefert werden, da sonst diese Zuwendungen an die allgemeine Staatsrechnung bald reichlicher, bald dürftiger ausfallen und daher das Gleichgewicht des Budgets stören müßten. Der über Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals sich ergebende Reingewinn ist vielmehr zurückzulegen, um in erster Linie den absolut sichern Gang von Verzinsung und Amortisation auch in ungünstigen Betriebsjahren zu garantieren und um ferner für die oben angeführten Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb und für den noch zu besprechenden Ausbau des Netzes zu dienen. Es wäre aber auch, ganz abgesehen von dieser Gefahr, welche im Anreiz zu großen Staatsausgaben bei zufälliger Einnahmensteigerung liegt, grundsätzlich unrichtig, die Überschüsse der Staatsbahnverwaltung überhaupt zu andern als zu Bahnzwecken zu verwenden. *Aufgabe der Verstaatlichung soll es vielmehr sein, die Reinerträgnisse der Staatsbahnen ausschließlich im Interesse der Hebung des Verkehres zu verwenden.*

Wenn in andern Ländern ein anderes System Anwendung gefunden hat und z. B. in Deutschland direkte Zuwendungen an die Staatskasse vorgesehen sind, wie wir bereits mitgeteilt haben, so sind diese Zuwendungen doch an ganz bestimmte Schranken gebunden, und immer mehr macht sich auch in Deutschland die Ansicht geltend, daß eine vollständige finanzielle Abtrennung der Staatsbahnverwaltung von der allgemeinen Staatsverwaltung das richtige sei. Nur zu leicht verlocken ausnahmsweise günstige Erträgnisse der Eisenbahnverwaltung zu Steigerung der allgemeinen

Staatsausgaben, zu deren Deckung dann keine Mittel mehr vorhanden sind, wenn die von Zeit zu Zeit sich wiederholenden wirtschaftlichen Krisen einen Rückgang des Verkehres und damit der Reinerträge der Eisenbahnen bedingen. Sodann ist nicht zu übersehen, daß öfter finanzielle Schwierigkeiten allgemeiner Natur zur Wahl eines unrichtigen Weges Veranlassung gegeben haben. Wenn der Bund die Bahnen zu annehmbaren Bedingungen zurückkaufen kann, liegt kein Grund vor, von einer rationellen Ordnung der Finanzfrage Umgang zu nehmen; vielmehr empfiehlt sich durchaus, das solideste System zu wählen.

Es ist eben nicht zu vergessen, daß an die Staatsbahnverwaltung die verschiedensten Forderungen werden gestellt werden. Wie bereits angedeutet, werden die Überschüsse derselben nicht bloß für Erhaltung und Betrieb der von den Privatbahnen übernommenen Anlagen und Einrichtungen zu verwenden sein. Es giebt im Eisenbahnwesen keinen Stillstand; die Verkehrsbedürfnisse erfordern die Erweiterung der Bahnhöfe und Stationen, die Anlage von Doppelgeleisen, die Vermehrung des Rollmaterials u. s. w. Alle diese Dinge erfordern viel Geld und es ist Aufgabe der Staatsbahnverwaltung, ohne direkte Beanspruchung der Staatskasse, auf Verzinsung und Amortisation auch dieser neu aufzubringenden Summen bedacht zu sein. Auch die ausgiebige Förderung der Nebenbahnen wird vom Bunde erwartet, sei es durch Beteiligung an der Beschaffung der Anlagekosten, sei es durch Begünstigungen bei deren Betrieb.

Durch eine richtige Organisation der Staatsbahnverwaltung, worüber später zu sprechen ist, wird dem Postulate voller finanzieller Unabhängigkeit derselben Rechnung getragen werden können.

e.

Ausländische Einflüsse bei den Privatbahnen.

Nachdem wir nachgewiesen haben, von welch eminenter volkswirtschaftlicher Bedeutung die Verstaatlichung der Eisenbahnen für unser Land ist und nach welchen Gesichtspunkten der Staatsbahnbetrieb zu führen sein wird, wenn er begründeten Anforderungen nach dieser Richtung entsprechen soll, sind noch kurz die Gründe anzuführen, welche vom Standpunkt der Eisenbahnpolitik aus auf die Verstaatlichung hindrängen. Diesfalls bietet die in der Einleitung dieses Berichtes dargestellte bisherige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens die besten Anhaltspunkte. Bei

der Gründung der schweizerischen Hauptbahnen war in erster Linie das Zusammenwirken der beteiligten Landesgegenden (Kantone und Gemeinden) mit den interessierten Kreisen der Industrie, des Handels und des Gewerbes bestimmend für das Entstehen der ersten Bahnen. Die natürliche Folge war, daß die Aktien der Bahngesellschaften zum großen Teil in fester Hand von Kantonen, Gemeinden und Bewohnern der von der Bahn berührten Gegend sich befanden. Damit war in einem gewissen Maße eine Übereinstimmung der in den Generalversammlungen und bei den Bahnverwaltungen entscheidenden Einflüsse mit den Landesinteressen, wenigstens mit den lokalen, gegeben. Dieses Verhältnis erfuhr allerdings bald eine Trübung, als das vielfache Mißgeschick bei Erstellung der ersten Bahnen das einheimische Kapital mutlos machte und zur Aufrechterhaltung der Unternehmungen fremdes Kapital beigezogen werden mußte. Nicht nur war mit Rücksicht auf den erschütterten Kredit der Bahngesellschaften das fremde Geld sehr teuer; die ausländischen Kapitalisten beanspruchten für ihre Mithülfe eine Vertretung in den Verwaltungen und der Aktienbesitz wanderte zu einem guten Teil ins Ausland. Diese Erscheinung wiederholte sich jedesmal, wenn irgend eine Krisis die schweizerischen Privatbahnen bedrohte. Damit war aber nicht nur der unmittelbare Zusammenhang zwischen den Bahneigentümern und den Landesinteressen gebrochen und an die Stelle der Rücksichtnahme auf die Verkehrsanforderungen das Bestreben auf Gewinnung reichlicher Dividenden getreten, sondern es änderte sich auch der Charakter des Aktienbesitzes; an die Stelle der festen Eigentümer trat vielfach die Spekulation, für welche lediglich die momentane Ausbeutung der Gesellschaft leitendes Prinzip wurde. Wir wollen nicht auf die vielen fatalen Erscheinungen neuerer Zeit aufmerksam machen, welche als Konsequenz dieser Entwicklung in Generalversammlungen und Verwaltungsräten schweizerischer Eisenbahnen zu Tage treten. Die vielfachen Mißbräuche machten ein direktes Eingreifen der Gesetzgebung notwendig, und die Durchführung des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1895 betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung konstatierte, daß der Aktienbesitz der schweizerischen Hauptbahnen, der in den Generalversammlungen stimmberechtigt ist, zum großen Teil, bei drei Bahnen in der Mehrheit sich im Auslande befindet.

Die angestellten Erhebungen ergeben, daß für die nach Inkrafttreten des Stimmrechtsgesetzes zur Wahrung des Stimmrechts eingetragenen Aktien sich folgendes Verhältnis ergiebt:

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn.		Nordostbahn.		Centralbahn.		Vereinigte Schweizerbahnen.		Gotthardbahn.	
	Aktionäre.	Aktien.	Aktionäre.	Aktien.	Aktionäre.	Aktien.	Aktionäre.	Aktien.	Aktionäre.	Aktien.
Gesamtzahl der Aktien.										
Stammaktien	—	245 600	—	108 000	—	100 000	—	45 000	—	100 000
Prioritätsaktien	—	104 000	—	52 000	—	—	—	35 000	—	—
Zusammen	—	349 600	—	160 000	—	100 000	—	80 000	—	100 000
Eingetragene Aktien.										
In der Schweiz wohnende Aktionäre	1154	147 844*	387	31 427	243	14 050	444	20 818	124	1 347
Im Ausland wohnende Aktionäre	166	33 226	121	37 100	96	20 414	67	8 082	102	26 347
Zusammen	1320	181 070	508	68 527	339	34 464	511	28 900	226	27 694
Besitzer eingetragener Aktien.										
Besitzer von 1—100 Aktien	1191	—	473	—	311	—	486	—	208	—
„ „ 101—200 „	72	—	15	—	11	—	9	—	5	—
„ „ über 200 „	57	—	20	—	17	—	16	—	13	—
Zusammen wie oben	1320	—	508	—	339	—	511	—	226	—

* Davon sind 77 090 im Besitz der Eidgenossenschaft.

Es ist nun gewiß beschämend für die Schweiz, daß die Eigentümer ihrer Hauptverkehrsstraßen zum großen Teil sich im Auslande befinden, daß deren Einfluß die Generalversammlungen beherrscht und daß fremde Großkapitalisten im Verein mit den durch vielfache Interessen mit ihnen verknüpften und zum Teil von ihnen abhängigen Gesinnungsgenossen aus den einheimischen Finanzkreisen bestimmend sind für die Geschicke der schweizerischen Hauptbahnen. Es ist ja ganz richtig, daß gegenüber den Privatbahnen eine starke Bundeskontrolle besteht; diese kann aber ihrer Natur nach nur abwehrend und einschränkend eingreifen, eine positive Leitung der Verwaltung, eine initiative Thätigkeit ist ihr selbstverständlich versagt, und es haben daher die Einflüsse, welche sich um die Verkehrsinteressen des Landes nicht oder doch nur nebenbei bekümmern, die entscheidende Macht. Solche Zustände sind ungesund, und ein starkes Staatswesen sucht denselben baldmöglichst ein Ende zu machen.

Abgesehen von der Unerträglichkeit des politischen Gesichtspunktes ist zu beachten, welche finanziellen Konsequenzen diese Sachlage hat. Das Geld, das durch hohe Tarife und mangelhafte Zugsverbindungen zu reichlich verdient wird, wandert in Form von Dividenden zum großen Teil ins Ausland, während der einheimische Verkehr unter den Übelständen leidet. Nicht genug damit! Während der Aktienbesitz die Wanderung nach dem Auslande angetreten hat, befinden sich die Obligationen der schweizerischen Bahnen zum großen Teile in der Schweiz, in kleinen und großen Posten verteilt, und bilden eine beliebte Anlage gerade beim schweizerischen Mittelstand. Ein gern und häufig angewendetes Mittel, den Ertrag der Aktien zu steigern, ist nun, die Anleihen zu konvertieren, um deren Zinsfuß möglichst herabzusetzen. Bekanntlich war bis in neuere Zeit der Zinsfuß der soliden Eisenbahnobligationen in der Schweiz 4 %; wo es anging, wurde die Konversion in $3^1/_2$ %-Titel durchgeführt und damit für eine Million Franken der Betrag von Fr. 5000 aus der Tasche des Obligationärs in diejenige des Aktionärs hinübergeleitet. Diese konsequent bei allen Bahnen durchgeführte Konversionsoperation hat den Aktionären großen Gewinn gebracht und nicht etwa auch der Allgemeinheit genützt, wie das der Fall ist, wenn der Staat seine Anleihen konvertiert; hier kommt die Zinsersparnis der Staatskasse zu gute und kann unter Umständen eine Steuervermehrung vermeiden lassen, macht überhaupt den betreffenden Betrag für öffentliche Zwecke frei. Bei den Privatbahnen aber geht der ersparte Betrag zum großen Teil ins Ausland zum Schaden der schweizerischen Obligationsinhaber.

Wenn somit alle Veranlassung besteht, die hauptsächlichsten Verkehrsstraßen durch die Verstaatlichung ausländischen Einflüssen zu entziehen, wird es anderseits leicht sein, den Gefahren zu begegnen, welche angeblich in politischer Beziehung aus der Centralisation der Bahnen in der Hand des Bundes entstehen sollen. Die bezüglichen Garantien hat die Organisation der Staatsbahnverwaltung zu schaffen, und es wird daher diese Frage im Zusammenhange mit der Besprechung dieser Organisation zu erörtern sein; es ist auf möglichste Selbständigkeit der Staatsbahnverwaltung auch in administrativer Hinsicht hinzuwirken.

2.

Umfang der Verstaatlichung.

Wenn die von der Verstaatlichung erwarteten Vorteile in vollem Umfange eintreten sollen, ist es notwendig, daß die Aktion das Netz der fünf Hauptbahnen umfasse. Nur dann ist es möglich, die Verkehrsinteressen des ganzen Landes einheitlich zu ordnen, wenn die gleichen Grundsätze für die Ost- und Westschweiz, für den Norden und den Süden Anwendung finden und alle gleichmäßig den Nutzen des Staatsbahnbetriebes genießen. Ein Gelingen der Verstaatlichung wird nur möglich sein, wenn zum voraus Eifersüchteleien zwischen den einzelnen Landesteilen ausgeschlossen werden. Es ist nach dieser Richtung belehrend, daß bei der Volksabstimmung über den Ankauf der Centralbahn vom 6. Dezember 1891 drei von der Bahn durchzogene Kantone mit Mehrheit für den Ankauf stimmten, alle andern dagegen. Ein schrittweises Vorgehen, das sich auf ein oder einzelne Bahnnetze beschränken würde, hätte schon, abgesehen von andern Gründen, mit dem lokalen Widerstande der nicht berücksichtigten Landesteile zu rechnen.

Sodann ist einleuchtend, daß die in einem frühern Abschnitte dieses Berichtes dargestellten Vorteile für den Bahnbetrieb nur bei der Centralisation desselben zu erreichen sind. Die technische Einheit ist gerade so notwendig für einen rationellen Betrieb, wie die Kostenersparnisse in der Hauptsache auf diese Zusammenfassung zurückzuführen sind. Die Verstaatlichung eines einzelnen Bahnnetzes könnte nur als Einleitung zu einer umfassenden Aktion in Betracht kommen; denn bei dessen Betrieb bleiben alle die Komplikationen in den Beziehungen zu der verbleibenden Mehrzahl von Privatbahnen, von denen wir oben gesprochen haben.

Daß mit der Centralisation des Betriebes nicht die Einführung einer starren Schablone gemeint ist und überall da die Verwaltung decentralisiert werden soll, wo es mit der Aufgabe der Staatsbahn vereinbar ist, wird sich aus der Besprechung der in Aussicht genommenen Organisation der Staatsbahnverwaltung ergeben.

Die Hauptbahnen, welche der Bund miteinander zu erwerben hat, sind die Jura-Simplon-Bahn, die Centralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen mit ihren Nebenlinien; sie vermitteln den großen internationalen Verkehr der Schweiz mit dem Ausland, sei es Transit- oder Import- und Exportverkehr; sie bedienen aber mit einer Betriebslänge von 2571 km. auch einen wesentlichen Teil der gesamten Schweiz, insbesondere die für Industrie, Handel und Gewerbe wichtigsten Punkte derselben, sei es, daß sie dieselben direkt berühren oder den Anschluß durch bestehende Nebenbahnen vermitteln. Diese Hauptbahnen besitzen die Linien, welche den Verkehr der Schweiz beherrschen und daher für deren wirtschaftliche Zukunft von der größten Bedeutung sind.

Im übrigen wird es keinerlei Bedenken erregen können, diese vier Hauptbahnen einheitlich zu betreiben, da in andern Ländern weit größere Bahnnetze durch eine Direktion geleitet werden. So umfaßt z. B. das Netz der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen eine Betriebslänge von 1646 km., dasjenige der badischen Staatsbahnen 1459 km., der württembergischen Staatsbahnen 1688 km., der bayerischen Staatsbahnen 5100 km., der sächsischen Staatsbahnen 2428 km., der preußischen Staatsbahndirektion in Frankfurt a. M. 1378 km., in Erfurt 2070 km., in Hannover 2328 km., in Elberfeld 1310 km., in Altona 1619 km., in Magdeburg 1914 km., in Köln rechtsrheinisch 2375 km., in Köln linksrheinisch 2039 km., in Berlin 3359 km., in Breslau 3146 km. und in Bromberg 4831 km., das Netz der französischen Ostbahn 4513 km., das der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 8723 km., der französischen Nordbahn 3654 km. und der französischen Westbahn 5425 km., alles auf Ende 1894 berechnet.

Daß in verkehrspolitischer Hinsicht auch die Gotthardbahn mit 266 km. Betriebslänge einen notwendigen Bestandteil eines einheitlichen schweizerischen Gesamtnetzes bildet, steht außer Zweifel; wir haben bereits darauf hingewiesen, welch belebenden Einfluß deren Eröffnung auf das gesamte schweizerische Eisenbahnwesen ausgeübt hat. Bedenken sind dagegen geäußert worden, ob nicht die besondern Verhältnisse zu den Subventionsstaaten einer Verstaatlichung derselben entgegenstehen; eine genaue Untersuchung hat ergeben, daß diese Bedenken unbegründet sind.

In den Bundesbeschlüssen vom 22. Oktober 1869 betreffend Genehmigung der von den Kantonen Tessin, Uri, Schwyz, Luzern und Zug der Gotthardbahn erteilten Konzessionen ist das Rückkaufsrecht des Bundes ausdrücklich gewahrt worden.*) Dieses Rückkaufsrecht ist ein souveränes Recht des Bundes und als solches durchaus unabhängig von der Zustimmung der Subventionsstaaten Deutschland und Italien, es wäre denn, daß den letztern durch den Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869**) diesfalls ein besonderes Recht kontraktlich stipuliert worden wäre. Der genannte Staatsvertrag behandelt aber das Rückkaufsrecht des Bundes gar nicht; er enthält keine Bestimmung, welche mit demselben direkt oder indirekt in Beziehung gebracht werden könnte, mit Ausnahme des Art. 14, welcher vorschreibt:

„Wenn zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardunternehmung Streitigkeiten civilrechtlicher Natur entstehen, so sind diese durch das Bundesgericht zu regeln." Es tritt demnach an Stelle des in den Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichtes für die Entscheidung von Anständen, welche sich auf die Berechnung der Rückkaufsumme beziehen, das Bundesgericht. Art. 15 des Vertrages, welcher vom Falle der Übertragung der Konzession auf eine andere Gesellschaft und von einer allfälligen Fusion der Gotthardbahn mit andern schweizerischen Eisenbahnen spricht und für diese Fälle den Übergang der auf den Betrieb bezüglichen Verpflichtungen der Gotthardbahn auf diese Gesellschaften vorschreibt, fällt für den Fall des konzessionsgemäßen Rückkaufs formell nicht in Betracht. Selbstverständlich ist aber, daß der Bund als Eigentümer der Gotthardbahn bezüglich des Betriebs derselben die Garantien erfüllen muß, welche er durch Staatsvertrag sogar für die Privatbahngesellschaft übernommen hat.

Voraussetzung der Geltendmachung des Rückkaufsrechtes durch den Bund ist, daß der Gesellschaft das ganze in ihrem Besitze befindliche Bahnnetz, soweit es in den Kantonen Luzern, Uri, Schwyz, Zug und Tessin liegt, abgenommen wird. Als Entschädigung ist der fünfundzwanzigfache Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, welche dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorausgehen, zu bezahlen, immerhin in der Meinung, daß dabei die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten bleiben und die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das

---

*) Aktensammlung IX, 976 u. ff.

**) Aktensammlung X, 555.

über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapital betragen darf. Der Rückkauf findet nur gegenüber der Gesellschaft statt; der von ihr bezogene Reinertrag ist für die Berechnung des Reinertrages maßgebend und für das Anlagekapital nur das über die Subventionen hinaus verwendete Kapital. Die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen bleiben vorbehalten, d. h. sie bleiben nach erfolgtem Rückkaufe fortbestehen, sofern nicht auch ihnen gegenüber ein Auskauf stattfindet, wofür zur Zeit eine vertragliche Regelung nicht besteht. Ein solches Recht der Subventionen ist in Art. 18 des Vertrages festgesetzt, welcher lautet: „Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Partizipation an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, wenn die auf die Aktien zu verteilende Dividende 7 % übersteigen sollte. In diesem Falle ist die Hälfte des Überschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältnisse ihrer Subsidien zu verteilen.“

Wie bereits bemerkt, können durch den Rückkauf der Bahn die durch den Vertrag übernommenen Verpflichtungen betreffend den Betrieb der Gotthardbahn nicht aufgehoben oder alteriert werden. Art. 8 der vom Bunde erteilten Konzession lautet: „Sowohl den Bestimmungen dieser Konzession als auch den vorstehenden Ratifikationsbedingungen gegenüber bleibt der mit den subventionierenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag vorbehalten.“ Die Bestimmungen dieses Staatsvertrages bleiben auch nach dem Rückkauf fortbestehen und die bezüglichen Verpflichtungen der Gesellschaft gehen auf den Bund als Eigentümer der Bahn über, so die Vorschriften betreffend den ununterbrochenen Betrieb der Bahn (Art. 6), die Zugsanschlüsse an die deutschen und italienischen Bahnen und die Minimalzahl der Züge (Art. 7), die Maxima der Transporttaxen (Art. 8), die Reduktion der Taxen bei einem Reinertrag von über 8 % (Art. 9), die Bestimmungen über Tariffestsetzungen (Art. 10) und die Partizipation der Subventionsstaaten am Reingewinn (Art. 18).

Alle diese Verpflichtungen für den Betrieb der Gotthardbahn bilden für den Bund keine Belastung, da die in denselben niedergelegten Grundsätze bei einem rationellen Staatsbahnbetrieb ohne weiteres Anwendung zu finden haben. Einzig Art. 18 veranlaßt eine lästige Komplikation, da die besondere Berechnung des Reinertrages der Gotthardbahn zur Ausmittlung einer allfälligen Dividende für die Subventionsstaaten des Auslandes und die betreffenden Schweizerkantone die Fortführung einer besondern Ertragsrechnung für die Gotthardbahnstrecken bedingt, mit all den

weitläufigen Abrechnungen gegenüber dem übrigen schweizerischen Staatsbahnnetze. Es wird sich daher empfehlen, vor Durchführung der Verstaatlichung der Gotthardbahn eine Vereinbarung mit den Subvenienten zu treffen zur Ablösung dieses Dividendenanspruchs. Sollte ein Abkommen wider Erwarten nicht möglich sein, könnte allerdings die erwachsende Mehrarbeit und Mühe nicht etwa ein Grund sein, die Gotthardbahn von der Verstaatlichungsaktion auszuschließen. Dieselbe ist in verkehrspolitischer Beziehung ein so bedeutendes Glied der schweizerischen Verkehrsanstalten, daß untergeordnete Erwägungen der internen Rechnungsstellung und die Möglichkeit bezüglicher kleiner Anstände mit den Subvenienten nicht maßgebend sein dürfen. Eine Vereinbarung sollte übrigens um so leichter zu erzielen sein, da bei ausreichender Berücksichtigung des lokalen Verkehrs neben dem Transit und bei der in Aussicht genommenen Taxreduktion, worüber oben gesprochen wurde, die Aussicht auf den Fortbestand einer Dividende von mehr als 7 % eine geringe ist.

Eine weitere Frage ist, wie sich das Verhältnis des Bundes zu den Vertragsstaaten nach erfolgtem Rückkauf gestalte. Der Staatsvertrag setzt eine die Bahn bauende und betreibende Privatbahngesellschaft voraus, der gegenüber der Bund die Rechte des Staates, d. h. der Eidgenossenschaft, zu wahren und zugleich für sich und als Mandatar der Vertragsstaaten die Vollziehung der Vorschriften des Vertrages zu überwachen hat. Der Übergang der Bahn an den Bund ist im Vertrage nicht vorgesehen und es ist auch dessen Aktionsfreiheit für diesen Fall in keiner Weise beschränkt, indem sich die Vertragsstaaten weder ein Recht der Einsprache, noch der Mitverwaltung vorbehalten haben. Da die selbständige Stellung des Bundes nach dem Vertrage vollständig gewahrt ist, so ist auch eine neue Formulierung des Verhältnisses zwischen dem Bund und den Vertragsstaaten nicht notwendig; der Bund hat auch nach dem Rückkauf die im Vertrag festgesetzten Verpflichtungen zu erfüllen, aber eine besondere Kontrolle steht den Vertragsstaaten nicht zu.

Da somit keine Bedenken staatsrechtlicher und völkerrechtlicher Natur gegen die Einbeziehung der Gotthardbahn in die Verstaatlichungsaktion sprechen, müssen die wichtigen volkswirtschaftlichen Gründe für dieselbe bestimmend sein. Es ist nun zu bemerken, daß der nächste Kündigungstermin auf den 30. April 1904 und das Datum des Überganges auf den 1. Mai 1909 fällt, somit sechs Jahre später als bei den vier andern Hauptbahnen. Dieser Unterschied, welcher nur ein kurzes Übergangsstadium schafft, kann

in keiner Weise gegen Ausübung des Rückkaufsrechtes sprechen; besteht doch auch eine allerdings kleinere Differenz gegenüber der Jura-Simplon-Bahn, bei welcher der Übergangstermin bis 1. Mai 1903 identisch ist wie für Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen und nur der Kündigungstermin und damit die für die Reinertragsrechnung maßgebende zehnjährige Periode zwei Jahre später fällt. Wir glauben zudem annehmen zu dürfen, daß über eine gleichzeitige Durchführung der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen eine Verständigung möglich sein wird, wenn einmal die grundsätzliche Schlußnahme des Rückkaufes endgültig gefaßt sein wird.

Von Einbeziehung der Eisenbahn Genf-La Plaine, mit Inbegriff des Bahnhofes Genf, welche sich im Eigentum der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn befindet, in die vorgeschlagene Rückkaufsoperation haben wir Umgang genommen, da die besondern Verhältnisse, die bezüglich dieser Linie bestehen, eine specielle Behandlung dieser Angelegenheit erfordern; bekanntlich sind diesfalls Verhandlungen zwischen dem Kanton Genf und der Gesellschaft anhängig.

Wenn nun für einmal nur der Rückkauf der fünf Hauptbahnen, Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn beantragt wird, ist damit aber keineswegs gesagt, daß der Bund bei dieser Aktion für immer stehen bleiben soll. Nach altem Grundsatz kann man nicht alles miteinander machen und es bietet die Durchführung der Verstaatlichung der fünf genannten Bahnen der Schwierigkeiten und Mühen mehr als genug. Es wäre geradezu leichtsinnig, diese schwere Aufgabe durch sofortige Einbeziehung von Nebenbahnen zu einer unmöglichen zu machen. Wenn einmal die Staatsbahnverwaltung im Gange ist und ihre geschulten Organe besitzt, wird es viel leichter sein, dem einmal vorhandenen Organismus weitere Teile anzugliedern.

Den Nebenbahnen wird auch aus dieser vorläufigen Beschränkung der Verstaatlichungsaktion kein Nachteil erwachsen. Was die bereits bestehenden Nebenbahnen betrifft, werden sie beim Bunde für die Anschluß- und Mitbenutzungsverhältnisse größeres Entgegenkommen finden, als bisher bei den Privatbahnen; auch in Tarifsachen wird ihnen die Staatsbahnverwaltung nicht unbillige Konkurrenz machen und sich die Regelungen zum Vorbild nehmen, wo etwa die Privatbahnen selbst schon haben Billigkeit walten lassen. So hat z. B. die Centralbahn bisher der Emmenthalbahn den Güterverkehr von Burgdorf und weiter nach Solothurn

und weiter und umgekehrt ohne Anstand überlassen, obwohl sie denselben mit einem Umweg über Herzogenbuchsee auf eigener Bahn behalten könnte. Wir wollen an dieser Stelle nicht weitläufig werden und verweisen auf die Erörterungen in der Vorlage zu einem Gesetzesentwurfe betreffend die schweizerischen Nebenbahnen.

Einer einläßlichen Prüfung wird sodann die Frage zu unterstellen sein, ob der Bund die vorhandenen Nebenbahnen zu Eigentum erwerben oder ob er nur deren Betrieb zu günstigen Bedingungen übernehmen soll, Bedingungen, die eine indirekte Subventionierung derselben bilden können.

Bezüglich der erst projektierten Nebenbahnen wird der Bund gerade so gut zur Mithülfe bei deren Gründung und nachher beim Betrieb sich entschließen können, wie dieses in den Staaten des Auslandes seit Jahren geschieht. Über das anzuwendende System der Beteiligung heute schon zu beschließen, wäre verfrüht, da diese Frage auch im Auslande noch im Flusse ist und stets neue Lösungen versucht werden; es empfiehlt sich durchaus, weitere Erfahrungen über das Nebenbahnen- und Kleinbahnenwesen und dessen staatliche Unterstützung in Frankreich, Belgien, Deutschland und Österreich-Ungarn abzuwarten, bevor Näheres verfügt wird. Dagegen darf die Verpflichtung des Bundes ohne Bedenken anerkannt werden, auch für die Bedürfnisse der vom Eisenbahnverkehr bis jetzt vernachlässigten Gegenden nach Möglichkeit einzutreten. Dabei wird die finanzielle Leistungsfähigkeit der Staatsbahnverwaltung nicht zu stark in Anspruch genommen werden, wenn sich die Mitwirkung bei den Nebenlinien im allgemeinen nach der von deren Betrieb zu erwartenden Alimentation richtet.

Wenn wir bis jetzt von Nebenbahnen sprachen, haben wir darunter die dem gewöhnlichen Personen- und Güterverkehr dienenden Bahnen, normalspurige und schmalspurige verstanden. Dagegen sind bis auf weiteres von der Verstaatlichung auszuschließen die eigentlichen Specialbahnen, wie Bergbahnen, Touristenbahnen aller Art und die städtischen Tramways. Es liegt kein Bedürfnis vor, daß der Bund diese bloß den lokalen Bedürfnissen und der Fremdenindustrie dienenden Bahnen übernehme, ganz abgesehen davon, daß der Betrieb dieser Specialsysteme richtiger von Specialisten an Ort und Stelle geleitet wird.

III.

Verstaatlichung auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufs.

1.

Vorzüge dieses Vorgehens.

Aus der kurzen Übersicht über die bisherige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens hat sich ergeben, daß die bis jetzt unternommenen Verstaatlichungsversuche gescheitert sind. Außer der Gefahr, welche jeweilen darin bestand, daß nur eine einzelne Bahnunternehmung verstaatlicht werden sollte, wenn auch als Einleitung zu einer umfassenden Aktion, riefen andere Gründe einer mächtigen Opposition, welche thunlichst zu vermeiden Aufgabe einer wirksamen Eisenbahnpolitik sein muß. Hier sind nun nicht die grundsätzlichen Einwendungen gegen die Verstaatlichung an sich zu besprechen; die überwiegenden Gründe für den Übergang zum Staatsbahnbetrieb sind im vorausgehenden Abschnitt entwickelt worden; es handelt sich vielmehr um die Anfechtbarkeit gewisser Erwerbsarten.

Im Vordergrund steht nun der Weg der freien Verständigung zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften, der freihändige Kauf. Dieser Weg ist bekanntlich mit der schweizerischen Nordostbahngesellschaft und mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft ohne Erfolg versucht worden. Es ist nun sicher nicht zu bestreiten, daß dieser Weg, betreffe er den Ankauf der Aktien einer Bahngesellschaft oder der ganzen Unternehmung, auf den ersten Blick als der einfachste und natürlichste erscheint. Käufer und Verkäufer kennen das Kaufsobjekt, über dessen Rentabilität die unter öffentlicher Kontrolle geführten Jahresrechnungen und die öffentlich publizierten Jahresberichte einläßlich Aufschluß geben. Die bezüglichen Aktien haben zudem einen öffentlichen Markt und der Kurszettel giebt täglich Auskunft über die Schwankungen in der Wertung dieser Papiere. Gleichwohl ist es schwierig, zu einer richtigen Schätzung, und noch schwieriger, zu einem Kaufpreis zu gelangen, der allgemein als angemessen betrachtet wird.

Vorerst sind die Anhaltspunkte des Kurszettels sehr unsichere; derselbe bringt nicht die Ansicht des festen Aktienbesitzes zum Ausdruck, sondern diejenige der Spekulation. Die Kapitalisierung

der Dividende eines gegebenen Zeitpunktes bildet die Grundlage der Schätzung, neben der Würdigung all der zufälligen Umstände, welche als Wertmesser für eine Steigerung oder Minderung des Ertrages in der Zukunft Anhaltspunkte geben sollen. Als Mittel zum Treiben der Aktien werden namentlich alle Verstaatlichungsgerüchte verwendet, und es steht außer Zweifel, daß bei jeder Kundgebung der Bundesbehörden, eine Bahn ankaufen zu wollen, sofort eine Haussebewegung für die betreffenden Papiere einsetzen wird. Der Charakter des Spieles, welcher die Börsenspekulation kennzeichnet, ist bestimmend für die Schätzungen des Kurszettels, d. h. für das Resultat des Handels mit Eisenbahnaktien an der Börse; daher differieren diese Kurse öfter ganz wesentlich vom innern Wert der gehandelten Papiere. Der beste Beweis dafür wird durch die bedeutenden Schwankungen in diesen Kursen geleistet, welche sich zuweilen ohne thatsächliche Anhaltspunkte vollziehen.

Aber auch der Aufschluß, den die Jahresrechnungen und Geschäftsberichte geben, ist durchaus nicht für jedermann so klar und einleuchtend, daß ohne weiteres eine richtige Schätzung auch nur für die Vergangenheit aus denselben abgeleitet werden könnte; beim freihändigen Kauf sind aber zudem noch die Zukunftschancen zu berücksichtigen und es wird sich schon aus diesem Grunde der freihändige Kauf öfter höher stellen als der konzessionsgemäße Rückkauf. Es liegt nun auf der Hand, daß der Aktionär nicht freihändig verkaufen wird, wenn er nicht ein gutes Geschäft zu machen glaubt. Sobald aber ein hoher Kaufpreis bezahlt werden soll, wird sofort bei einem großen Teil der Bevölkerung das Mißtrauen rege, der vereinbarte Kaufpreis sei zu hoch. Dieses Mißtrauen kann um so leichter geschürt werden, wenn große Bankkonsortien den Ankauf vermitteln; ohne deren Hülfe ist es aber unmöglich, die genügende Zahl von Aktien einer Gesellschaft für den Ankauf zusammenzubringen. Es wird unter diesen Umständen leicht sein, die Behauptung aufzustellen und mit Scheingründen zu unterstützen, der Kaufpreis sei übersetzt. Bei der Kompliziertheit der für eine richtige Berechnung maßgebenden Faktoren ist es dann beinahe unmöglich, eine allgemein faßliche Begründung der Kaufsumme zu geben und die erforderliche Aufklärung zu schaffen; es ist daher wahrscheinlich, daß jeder freihändige Kauf das Schicksal des Centralbahnankaufes teilen werde.

Anders verhält es sich beim konzessionsgemäßen Rückkaufe; hier sind die Grundlagen der Berechnung des Kaufpreises in den Rückkaufbestimmungen der Konzessionen gegeben und damit

ist ein objektiver Boden für dessen Ermittlung geschaffen. Nun ist allerdings öfter auf die Schwierigkeiten hingewiesen worden, welche für den konzessionsgemäßen Rückkauf sich daraus ergeben, daß die Konzessionsbestimmungen zum Teil derart unbestimmt gehalten sind, daß eine richtige, allseitig verbindliche Rechnung sich zum voraus nicht aufstellen läßt. Diese Unklarheiten beziehen sich namentlich auf den Begriff der Zubehörden der Bahn, auf die Definition des vollkommen befriedigendun Zustandes derselben bei der Übergabe, auf den Begriff des Reinertrages als dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, auf die Bedeutung der Dotierung der Reserve- und Erneuerungsfonds, auf die vorzunehmenden Abschreibungen u. s. w. Da außer Zweifel steht, daß die Bahngesellschaften bei Auslegung dieser Bestimmungen den für die Aktionäre günstigsten Standpunkt geltend machen werden, sind diesfalls weitläufige Erörterungen zu gewärtigen und besteht hohe Wahrscheinlichkeit, daß eine Einigung in manchen Punkten nicht zu erzielen sein wird. Der Entscheid über diese Differenzen hätte nun erst angerufen werden können, nachdem der Bund in für ihn definitiv verbindlicher Weise den Rückkauf angekündigt hätte; es mußte bei der Übernahme der Bahn auf den bestimmten Termin sein Verbleiben haben, auch wenn zufolge der nachträglich eintretenden Entscheidung das finanzielle Resultat ein ganz schlechtes wurde. Der Entscheid selbst aber war allen Zufälligkeiten ausgesetzt, da er in einer Reihe von Konzessionen einem Schiedsgerichte übertragen war und nur bei einem Teile der Bahnen dem Bundesgerichte zustand. Wir haben alle diese Verhältnisse in unserer Botschaft vom 11. November 1895 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen einläßlich besprochen, so daß hier eine weitere Ausführung nicht notwendig ist.

Diese gewichtigen Bedenken sind nun aber durch den Erlaß des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 gehoben worden; es ist durch dieses Gesetz die Möglichkeit geboten, die aus der verschiedenen Auslegung der Konzessionen sich ergebenden Differenzen sofort zur Erörterung zu bringen. Die Bahngesellschaften haben neben den gewöhnlichen Rechnungen und Bilanzen specielle Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital, welche mit den Grundsätzen des Gesetzes übereinstimmen, vorzulegen; die rückständigen Einlagen in die Erneuerungsfonds sind zu ergänzen. Wenn über diese Punkte eine gütliche Verständigung nicht möglich ist, entscheidet der Bundesrat und dessen Verfügungen können von den Bahnverwaltungen an das Bundesgericht gezogen werden, welches endgültig urteilt. Damit ist nun erreicht, daß

schon vor der Ankündigung des Rückkaufes im wesentlichen Aufklärung über dessen finanzielle Tragweite gegeben werden kann; wenn auch in diesem Zeitpunkte voraussichtlich nicht alle gerichtlichen Entscheide vorliegen dürften, werden doch die Streitpunkte begrenzt und genau fixiert sein. Über die beim konzessionsgemäßen Rückkaufe zur Anwendung kommenden Rechnungsgrundsätze wird in einem folgenden Abschnitte näher zu sprechen sein und dort wird auch der Beweis geleistet werden, daß auch vom finanziellen Standpunkte aus die Verstaatlichung zu empfehlen ist.

Für den konzessionsgemäßen Rückkauf spricht aber der weitere Grund, daß dessen Durchführung nunmehr keine Verzögerung in die Verstaatlichungsoperation bringt. Der nächste offene Kündigungstermin tritt für den größten Teil der Hauptbahnen mit dem 1. Mai 1898 ein, und es braucht alle thunliche Beschleunigung der Angelegenheit, um diesen Termin einhalten zu können. Es kann somit kein anderes Vorgehen zur Zeit rascher zum Ziele führen.

Dazu kommt, daß dieser Weg auch formell keine Angriffspunkte bietet. Wenn der Bund vom Rechte des konzessionsgemäßen Rückkaufs Gebrauch macht, hält er sich genau an die Vorschriften der Konzessionen, die er seiner Zeit den Bahngesellgesellschaften erteilt hat; es ist daher nicht abzusehen, daß dieses Vorgehen sogar vom engsten Standpunkte der Buchstabeninterpretation aus angefochten werden könnte. Damit ist aber auch allen Bedenklichen und Bedächtigen der Vorwand entzogen, aus formalistischen Motiven gegen die Verstaatlichung aufzutreten; es können nur noch sachliche Erwägungen den Ausschlag geben.

Aus den angegebenen Gründen kann auch von der Expropriation zur Zeit nicht die Rede sein, da eine solche, ganz abgesehen von andern gegen dieselbe erhobenen Einwendungen, nur eine Verzögerung und Verwirrung in die Frage der Verstaatlichung bringen könnte. Von einer nähern Erörterung dieses Weges der Verstaatlichung kann dermalen Umgang genommen werden, da ein bezügliches Initiativbegehren für einmal nicht gestellt ist.

2.

Zulässigkeit der Verstaatlichung ohne vorausgehende Verfassungsrevision.

Wiederholt ist die Ansicht ausgesprochen worden, daß es unzulässig sei, die Eisenbahnen auch auf dem Wege des konzessionsgemäßen Rückkaufes zu verstaatlichen, ohne daß die Ermächtigung hierzu vom Volke und den Kantonen durch eine Verfassungsänderung ausdrücklich erteilt worden sei. Nach reiflicher Erwägung sind wir dazu gekommen, den von uns schon im Nachtrage zur Botschaft betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien vom 15. Mai 1891 eingenommenen Standpunkt festzuhalten. Wir bejahten damals die Frage, ob der Bund überhaupt berechtigt sei, Eisenbahnen zu besitzen und zu betreiben, und bestritten, daß das Recht hierzu erst auf verfassungsmäßigem Wege geschaffen werden müsse, von der Ansicht ausgehend, daß diese Frage durch Art. 23 der Bundesverfassung in ganz klarer Weise entschieden sei.

Dieser Artikel, welcher wörtlich aus der Verfassung des Jahres 1848 in die jetzige aufgenommen wurde, lautet folgendermaßen: „Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die nähern Bestimmungen hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten. Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen.“

Gegenüber dieser Bestimmung könnte das Recht des Bundes zum Besitz und Betrieb der Eisenbahnen nur zweifelhaft sein, wenn die Eisenbahnen überhaupt nicht als öffentliche Werke gelten könnten oder wenn sie aus besondern Gründen nicht in dem Wortlaut der Bundesverfassung inbegriffen wären.

Zu der ersten Annahme liegt offenbar kein Grund vor, denn es läßt sich wohl kaum eine Unternehmung denken, welcher der Charakter der Öffentlichkeit und der Gemeinnützigkeit in höherem Maße zukäme, als einer Eisenbahn, zumal für den Fall, daß der Bund den Besitz aller oder doch der hauptsächlichsten Eisenbahnen des Landes erwirbt. Die gegenteilige Auffassung wäre nur dann berechtigt, wenn nachgewiesen würde, daß es im Willen und der Absicht der konstituirenden Behörden gelegen habe, die Eisen-

bahnen nicht unter die in Art. 21 der alten Bundesverfassung genannten öffentlichen Werke zu begreifen.

Wir sind aber der Ansicht, daß sich der Beweis des Gegenteils in strengster Weise führen lasse. Der heutige, oben angeführte Art. 23 der Bundesverfassung wurde in seinem genauen Wortlaut schon von der Revisionskommission der konstituirenden Tagsatzung (1848) vorgeschlagen. In ihrem den Verfassungsentwurf begleitenden Bericht vom 26. April 1848 erklärt die Kommission, wie wir schon im Eingange dieses Berichtes mitgeteilt haben, über diesen die öffentlichen Werke betreffenden Artikel:

„Die Eidgenossenschaft kann auf ihre Kosten öffentliche Werke errichten oder die Errichtung derselben unterstützen und zu diesem Zwecke gegen Entschädigung das Recht der Expropriation geltend machen. Bei diesem Artikel hatte man besonders die Einführung von Eisenbahnen im Auge."

Bei der Beratung des Kommissionsentwurfes durch die Tagsatzung wurde dieser Gesichtspunkt aufs neue hervorgehoben.*)

Gegenüber diesen Erklärungen und dem klaren Wortlaut des unverändert angenommenen Artikels findet sich nirgends eine Spur, daß die gegenteilige Meinung auch nur geäußert worden sei, es dürfen unter dem Ausdrucke „öffentliche Werke" die Eisenbahnen nicht verstanden werden.

Vielmehr ist es Thatsache, daß sämtliche bestehenden Eisenbahnen auf Grund des Art. 23 (Art. 21 der alten Verfassung), d. h. darum zu stande gekommen sind, weil sie als öffentliche Werke betrachtet und erklärt wurden. Das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 enthält in Art. 12 in Übereinstimmung mit Art. 6 des alten Gesetzes vom 27. Juli 1852 die Vorschrift: „Die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten findet auf alle vom Bunde konzedierten Eisenbahnen ihre Anwendung." Und das Expropriationsgesetz vom 1. Mai 1850 wurde in Ausführung des Art. 21 der Bundesverfassuug erlassen und nach Art. 1 anwendbar erklärt, „wenn kraft Art. 21 der Bundesverfassung entweder öffentliche Werke von Bundes wegen errichtet werden oder die Anwendung dieses Bundesgesetzes auf andere öffentliche Werke von der Bundesversammlung beschlossen wird".

Durch die Anwendung dieser Gesetzesvorschriften sind demnach die sämtlichen bestehenden Privatbahnen ganz ausdrücklich als „öffentliche Werke" erklärt und durch die Verleihung des

---

*) Eidg. Abschied des Jahres 1847, IV, 184, Kommissionalbericht pag. 25.

Expropriationsrechtes im Sinne des Art. 23 der Bundesverfassung „unterstützt“ worden. Daraus folgt doch, daß die Eisenbahnen auch im Besitze des Bundes öffentliche Werke sind und daß somit auch der Bund das Recht hat, dieselben nicht bloß zu errichten, sondern infolgedessen auch zu erwerben, zu besitzen und zu betreiben; wäre dies nicht der Fall, so hätte der in allen Konzessionen aufgenommene Vorbehalt des Rückkaufes gar keinen Sinn.

Dieses Recht des Bundes ist auch bei den sehr erschöpfenden Verhandlungen, die im Jahre 1852 über Staatsbau und Privatbau statthatten, von den Vertretern des letztern nie mit einem Worte in Zweifel gezogen, sondern im Gegenteil ausdrücklich anerkannt worden, wie aus dem Bericht der nationalrätlichen Kommission vom 1. Mai 1852 deutlich hervorgeht. Nur die Pflicht des Bundes gemäß Art. 21 der Bundesverfassung, Eisenbahnen zu bauen, wurde in Abrede gestellt, ausdrücklich aber zugegeben, „daß allerdings auch dem Bunde die Befugnis zustehe, Eisenbahnen von Bundeswegen zu bauen, daß es aber zunächst seine Sache sei, die Kantone in ihren mittel- oder unmittelbaren Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen“.*)

Über die verfassungsmäßige Zulässigkeit des Rückkaufes kann um so weniger ein begründeter Zweifel bestehen, wenn mit Art. 23 der Bundesverfassung Art. 26 derselben zusammengehalten wird, welcher lautet:

„Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Sache des Bundes.“

Wenn dieser Artikel auch in erster Linie die ausschließliche Kompetenz des Bundes in Eisenbahnsachen gegenüber den frühern Befugnissen der Kantone zum deutlichen Ausdruck bringt, ist doch so viel klar, daß die Absicht der Bundesversammlung keineswegs dahin ging, die bereits bestehende Rechtsstellung des Bundes bezüglich der Eisenbahnen zu schwächen und zu mindern. Jedenfalls wollte der Bund nicht die ihm laut den Konzessionen bereits zustehende Befugnis aus der Hand geben, jeweilen auf den konzessionsgemäßen Termin die Bahnen zurückzukaufen. Wenn sich hinsichtlich des freihändigen Rückkaufes und der Expropriation sogar Gründe für die Notwendigkeit einer Verfassungsrevision anführen ließen, bestehen solche sicher nicht für den konzessionsgemäßen Rückkauf, welcher seit 1852 allseitig als konstitutionell durchaus zulässig erachtet und daher in das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb

---

*) Bundesblatt 1852, II, 93.

der Eisenbahnen vom 27. Juli 1852 und in alle Konzessionen aufgenommen worden ist. Es muß gegenüber der mehr als vierzigjährigen auf Gesetz beruhenden Praxis der Bundesversammlung die Auslegung denn doch als unrichtig bezeichnet werden, die Bundesversammlung habe dem Bund das Recht des Rückkaufes nur theoretisch für den Fall wahren wollen, daß in irgend einer spätern Zukunft die verfassungsmäßige Grundlage für denselben erst neu würde geschaffen werden. Wie bereits nachgewiesen, steht eine solche Interpretation im Widerspruche mit allen frühern Kundgebungen der Bundesbehörden.

Wenn wir somit der Ansicht sind, daß die Bundesversammlung gemäß der bestehenden Verfassung kompetent ist, den konzessionsgemäßen Rückkauf zu beschließen, halten wir anderseits dafür, daß dieser Beschluß in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen ist, welches dem fakultativen Referendum untersteht. Für diesen Standpunkt ist die politische Erwägung entscheidend, daß der Übergang vom Privatbahnsystem zum Staatsbahnbetrieb eine Frage von so hoher volkswirtschaftlicher und politischer Bedeutung ist, daß dieselbe nur in Übereinstimmung mit der Mehrheit des Schweizervolkes befriedigend gelöst werden kann und daß ein Ausschluß der Volksabstimmung gegenüber der demokratischen Entwicklung der eidgenössischen Politik durchaus nicht angeht. Dieser Grund scheint uns so ausschlaggebend zu sein, daß wir von weitern Erörterungen, welche die formelle Seite der Frage betreffen, glauben Umgang nehmen zu dürfen.

3.

Finanzielles Resultat des konzessionsgemässen Rückkaufes.

Wir sind umsomehr der Ansicht, daß ein Bundesgesetz über Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufes nunmehr zu erlassen sei, weil nicht nur die im vorigen Abschnitte erörterten volkswirtschaftlichen Vorteile von der Verstaatlichung zu erwarten sind, sondern weil zudem das schweizerische Eisenbahnwesen an einem Punkte seiner Entwicklung angelangt ist, welcher den Übergang zum Staatsbahnbetrieb auf Grundlage der Bestimmungen der Konzessionen ermöglicht. Einmal bietet die Einbeziehung des schweizerischen Bahnnetzes in verschiedene internationale Transitlinien die Gewähr einer stetigen gesunden Fortentwicklung des Verkehrs; das finanzielle Jahresergebnis ist nicht abhängig von einer einzigen Richtung, neben dem Gotthardverkehr für die Verbindung von Deutschland mit Italien steht der Arlbergverkehr für die Vermitt-

lung zwischen Österreich-Ungarn und Frankreich und mit diesen Hauptverkehren kombinieren sich die vielfachen Verkehrsbeziehungen zwischen Bodensee und Genfersee und die stetige Entwicklung des einheimischen Verkehrs. Die Ziffern für die bedeutende Entfaltung des schweizerischen Eisenbahnverkehrs haben wir oben mitgeteilt und beziehen uns auf diese Nachweise. Wenn aus diesem Grund mit aller Beruhigung auf eine günstige Weiterentwicklung der Betriebseinnahmen gerechnet werden kann, ist anderseits durch den Erlaß des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 die Garantie gegeben, daß der Bund für die Bahnen nur einen Preis bezahlen muß, bei dem er seine Rechnung findet. Wir sind weit entfernt davon, die Aktionäre schädigen und in ungerechter Weise bedrücken zu wollen, wohl aber halten wir es für unsere Pflicht, den Bund vor der Gefahr zu bewahren, fiktive Werte bezahlen zu müssen und eine ungesunde Spekulation für ihre Ausschreitungen zu belohnen. Wenn bei einzelnen Verwaltungen zu hohe Dividenden deswegen ausgerichtet werden konnten, weil der stark angewachsene Verkehr mit zum teil unzulänglichen Einrichtungen bewältigt und daher die Reinerträgnisse künstlich gesteigert wurden, besteht für den Bund keine Verpflichtung, diesen für die Aktionäre ausnahmsweise günstigen Zustand auf unabsehbare Zeit zu verlängern; es ist das keine sachliche Schädigung des innern Wertes der Aktien, wenn ein unmäßig in die Höhe getriebener Kurswert derselben auf das richtige Maß zurückgeführt wird, und es ist eine arge Verkennung des Thatbestandes, wenn aus der Berichtigung übersetzter Börsenkurse ein reeller Verlust an Vermögen abgeleitet werden will; die spekulativen Inhaber von Bahnaktien können allerdings benachteiligt werden, wirkliche Werte gehen nicht verloren.

Zur Ermittlung des wirklichen Wertes der schweizerischen Bahnen giebt nun das neue Rechnungsgesetz die erforderlichen Anhaltspunkte und sichert den Weg zu einer objektiv richtigen Erledigung der entstehenden Differenzen. Es wird Aufgabe des folgenden Abschnittes sein, im Einzelnen nachzuweisen, wie hoch sich die beim konzessionsgemäßen Rückkaufe der Hauptbahnen zu bezahlenden Entschädigungen belaufen werden. Wenn diese Berechnungen auch nicht ziffermäßig feststehen, da auch noch mit den Resultaten künftiger Jahre und daher mit bloßen Schätzungen gerechnet werden muß, so sind dieselben doch so zuverlässig, wie Wahrscheinlichkeitsrechnungen überhaupt sein können; denn sie sind auf feststehenden Grundsätzen aufgebaut und es ist deren Basis nicht mehr anfechtbar, während vor Erlaß dieses Gesetzes verschiedene Unklarheiten bestanden und den Weg des konzessionsgemäßen Rückkaufes erschwerten.

IV.

Berechnung der zu bezahlenden Entschädigungen.

Aus den oben entwickelten Gründen beantragen wir Ihnen, den konzessionsgemäßen Rückkauf auf den nächsten Kündigungstermin anzumelden gegenüber folgenden fünf Hauptbahnen: der Jura-Simplon-Bahn; der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an der Bötzbergbahn, der aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten; der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an den nämlichen Gemeinschaftsbahnen; im Zusammenhange damit gegenüber dem Anteile der Gemeinde Bremgarten an der Linie Wohlen-Bremgarten; gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn. Als Grundlage für den Rückkauf dieser Bahnen ist neben den gesetzlichen Bestimmungen der Inhalt der für sie seiner Zeit vom Bund und den Kantonen erteilten Konzessionen maßgebend.

1.

Konzessionen und deren Rückkaufsbestimmungen.

Für die genannten Bahnen fallen insbesondere in Betracht:

1. für die Jura-Simplon-Bahn: Der Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 betreffend Übertragung der Konzessionen der westschweizerischen und Simplon-Bahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn an die Jura-Simplon-Bahn (E. A. S. n. F. X, 214);
2. für die Centralbahn: Die Übereinkunft vom 1. Oktober 1889 und 10. Januar 1890 zwischen dem Eisenbahndepartement und dem Direktorium der Centralbahn betreffend Zusammenlegung der Konzessionen der schweizerischen Centralbahn mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf, abgedruckt in der Botschaft des Bundesrates vom 28. November 1893 (Bundesbl. 1893, V, 283), am 22. Dezember gleichen Jahres durch die eidgenössischen Räte genehmigt (E. A. S. n. F. XII, 657);
3. für die Vereinigten Schweizerbahnen: Das Übereinkommen vom 7. Mai 1896 zwischen dem Eisenbahndepartement und dem Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf;

4. für die Nordostbahn und den Anteil der Gemeinde Bremgarten an der Linie Wohlen-Bremgarten: Die in den Bundesgenehmigungen zu den kantonalen oder in den vom Bunde erteilten Konzessionen aufgeführten Rückkaufsbestimmungen;
5. für die Gotthardbahn, welche ein einheitliches Rückkaufsobjekt bildet, die von den eidgenössischen Räten bei Genehmigung der kantonalen Konzessionen und später bei Erteilung neuer Konzessionen festgestellten Bedingungen.

Die hier maßgebenden Rückkaufsbestimmungen sind im wesentlichen folgende:

a. Rückkaufstermine. Die nächsten Termine fallen auf die Jahre 1903 bis 1915, und zwar auf verschiedene Zeitabschnitte. Wir legen über die einzelnen Termine eine Aufstellung bei, in welcher sich auch die auf jeden Zeitpunkt fälligen Bahnlängen in Metern angegeben finden (Beilage I). Die Linien Altstetten-Zug-Luzern und Thalweil-Sihlbrücke-Zug bilden gemäß Bundesbeschluß vom 25. Juni 1890 ein zusammenhängendes Rückkaufsobjekt, dessen Erwerb erst nach zehnjährigem Betrieb der letztgenannten Strecke erfolgen kann.

b. Bezüglich der Kündigungsfristen ist in den frühern, vor dem Jahr 1873 erteilten Konzessionen normiert, daß der Rückkauf jeweilen 5 Jahre zum voraus zu erklären sei. Für einen einzelnen Fall ist eine Kündigung von 4 Jahren und 10 Monaten angesetzt. Die Konzessionen, welche seit jener Zeit vom Bunde bewilligt worden sind, sehen eine einheitliche Kündigungsfrist von 3 Jahren vor.

c. Über den Umfang der Rückkaufsobjekte ist in den frühern Konzessionen bestimmt, daß der Bund berechtigt ist, die betreffende Bahnlinie in der ganzen Ausdehnung, samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, an sich zu ziehen. Die Normalkonzession hat folgenden Wortlaut: „Durch den Rückkauf wird der Bund Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten."

In der Konzession für die Jura-Simplon-Bahn heißt es: „Durch den Rückkauf geht das Eigentum aller Linien, samt den Gebäulichkeiten und den Vorräten, an den Bund über."

d. Hinsichtlich des Zustandes der Bahnanlagen verlangen die Rückkaufsbestimmungen, daß die Bahn samt Zubehörden, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, jeweilen in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde

abgetreten werde. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge geleistet werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Auch nach der Bundeskonzession wird ein solcher Abzug vorgenommen, wenn die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds zur Ausgleichung des ungenügenden Zustandes nicht ausreicht.

e. Einen wesentlichen Punkt bildet die Bestimmung des Reinertrages. Diesbezüglich bemerken die alten Konzessionen für den in Frage stehenden Kaufstermin folgendes: „Im Falle des Rückkaufs ist der fünfundzwanzigfache Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, zu vergüten. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.“

Gemäß der Normalkonzession bildet sich der Reinertrag aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben; zu den letztern sind, wie oben, die auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen mitzurechnen.

Im Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 betreffend die Konzessionsübertragung an die Jura-Simplon-Bahn ist eine nähere Definition über die Bildung des Reinertrages nicht enthalten.

f. Auf die in Frage stehenden nächsten Rückkaufstermine ist als Rückkaufsentschädigung der 25fache Wert des vorerwähnten Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch, mit Ausnahme einiger weniger Linien, in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche, nachgewiesene oder erstmalige Anlagekapital betragen darf. Die neuen Konzessionsvorschriften enthalten den erweiterten Satz, daß mindestens die Vergütung der nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten und der betreffenden Einrichtungen zu erfolgen habe, jedoch unter Abzug des Betrages der Erneuerungs- und Reservefonds.

Für die Erwerbung der Jura-Simplon-Bahn ist normiert, daß der Kaufpreis nach dem durchschnittlichen auf der Gesamtheit der Linien erzielten Reinertrage derjenigen 10 Kalenderjahre bestimmt werde, welche dem Jahre, in welchem der Rückkauf angekündigt wird, vorausgehen. In allen Fällen darf der Kaufpreis nicht weniger als die nachgewiesenen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei der Ausmittlung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn bleiben die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten. Auch darf die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapital betragen.

g. Für die Entscheidung von Streitigkeiten, welche über den Rückkauf oder die damit zusammenhängenden Fragen entstehen können, war in den Bundesgenehmigungen zu den kantonalen Konzessionen ein Schiedsgericht vorgesehen. Im Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (Art. 39) ist dagegen die Beurteilung der privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bund und den Eisenbahngesellschaften dem Bundesgerichte vorbehalten. Gemäß Art. 21 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 kommt die Entscheidung auch in allen denjenigen Fällen, für welche in den Konzessionen die schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen war, ausschließlich dem Bundesgerichte zu.

Zur weitern Orientierung verweisen wir auf die beiliegende Tabelle (Beilage II), in welcher die einzelnen Rückkaufsobjekte (Bahnen und Linien), die Bahnlängen, die Rückkaufstermine und alle übrigen auf die Rückerwerbung der schweizerischen Hauptbahnen bezüglichen Verhältnisse, soweit sie auf den nächsten offenen Termin in Betracht fallen, angegeben sind.

2.

Rückkauf einzelner Linien oder ganzer Netze und entsprechende Rechnungsstellung.

Wie aus Beilage II zu ersehen ist, setzt sich das Netz der Nordostbahn aus einzelnen Linien zusammen, für welche die Konzessionen zu verschiedenen Zeiten und unabhängig voneinander erteilt worden sind. Auf Grund dieser Verhältnisse ist für den Bund die Möglichkeit gegeben, den allfälligen Rückkauf nach Gutfinden auf einzelne Linien dieser Unternehmung zu beschränken. Ein solcher Einzelrückkauf macht jedoch zur Bedingung, daß von der Bahngesellschaft für jede Linie, welche konzessionsmäßig ein selbständiges Rückkaufsobjekt bildet, besondere Rechnungen geführt werden, damit die nach dem kapitalisierten Reinertrag oder nach dem Anlagekapital zu bemessende Kaufsumme für jede Linie separat ermittelt werden kann.

Wie aus der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 28. November 1893, betreffend Zusammenfassung der Rückkaufsbestimmungen, hervorgeht, sind die Bahngesellschaften im

Jahre 1888 eingeladen worden, die Ausscheidung der Ertragsberechnungen und der Anlagekosten im Sinne der Konzessionen vorzunehmen. Dabei erklärte sich der Bundesrat aber bereit, mit den Gesellschaften über die Zusammenlegung der Konzessionen zu unterhandeln, damit bei einer bezüglichen Verständigung die linienweise Rechnungsaufstellung fallen gelassen werden könne. Eine Übereinkunft in dem angedeuteten Sinne kam damals einzig mit der Centralbahn zu stande; dieselbe hat indessen nur für einen eventuellen Rückkauf auf den 1. Mai 1903 Gültigkeit. Mit der Jura-Simplon-Bahn ist ein einheitlicher Rückkauf 1889 anläßlich der Genehmigung der Fusion vereinbart und mit den Vereinigten Schweizerbahnen ein bezügliches Übereinkommen am 7. Mai 1896 abgeschlossen worden.

Mit der Nordostbahn führten die über diesen Punkt eingeleiteten Verhandlungen bis dahin zu keinem Resultat. Diese Gesellschaft hat auch bis zum Abschluß unserer Berechnungen die Ausscheidung des Anlagekapitals und der Betriebsergebnisse nach den Anforderungen der Rückkaufsbedingungen nicht durchgeführt. Die Rechnungen und Bilanzen dieser Bahngesellschaft beziehen sich ohne Ausnahme auf das Gesamtunternehmen derselben, weshalb der Nachweis über die vom Bunde für einzelne Linien zu bezahlende Entschädigung nicht geleistet werden kann. Die Ertragswerte und die Anlagekosten lassen sich aus diesem Grunde zur Zeit nur für das Gesamtunternehmen der Gesellschaft ermitteln.

Dementsprechend waren wir genötigt, die Rückkaufsberechnungen auch bei der Nordostbahn auf das gesamte Netz derselben zu beziehen. Diese Zusammenfassung beruht auf der Annahme, daß die Rückkaufsentschädigung nach dem Reinertrag oder dem Anlagekapital des ganzen Netzes festzusetzen sei, indem es als unannehmbar erscheint, daß der Bund beim Erwerb eines Gesamtnetzes für die guten Linien den 25fachen Reinertrag und für die minderwertigen Teile des Unternehmens den Betrag der Anlagekosten als Kaufpreis bezahlen solle.

Obschon der Abschluß einer Vereinbarung mit der Nordostbahn im Sinne von Ziffer 6 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888 (E. A. S. n. F. X, 79) betreffend Zusammenfassung sämtlicher Linien zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte nicht als ausgeschlossen betrachtet werden konnte, war doch Vorsorge zu treffen, daß die Elemente für die Wertung der einzelnen Linien herbeigeschafft werden. Der Bundesrat hat daher verlangt, daß die Nordostbahn die nötigen Separatrechnungen über den Ertrag und die Anlagekosten der einzelnen Linien, welche konzessionsgemäß ein selbständiges Rückkaufsobjekt bilden, seit dem Jahr 1888 unverzüglich vorlege; diese

Berechnungen sind auf Ende 1896 eingereicht worden, müssen aber als ungenügend beanstandet und können daher für die beiliegenden Berechnungen nicht benützt werden.

Wird entsprechend unsern Berechnungen angenommen, daß für den Rückkauf alle Linien einer Gesellschaft zu einem einheitlichen, untrennbaren Objekte zusammengefaßt werden, so müssen gleichzeitig auch einheitliche Kündigungs- und Rückkaufstermine vorgesehen werden. Für die Jura-Simplon-Bahn, die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen ist der nächste Rückkaufstermin auf 1. Mai 1903 festgesetzt. Die Ankündigung des Rückkaufes hat für die erstere bis 30. April 1900 und für die beiden letztern bis 30. April 1898 zu erfolgen. Die Gotthardbahn wird am 1. Mai 1909 rückkauffällig mit Rückkaufserklärung auf 30. April 1904. Bei der Nordostbahn kann der Rückkauf der wichtigsten Linien auch auf 1. Mai 1903, bei einer derselben auf den 26. Februar 1903 stattfinden.

3.

Begriff der Rückkaufsobjekte.

Nach den Rückkaufsbestimmungen erwirbt der Bund gegen Bezahlung der vorgesehenen Entschädigungen die Bahnlinien samt dem Betriebsmaterial, den Gebäulichkeiten und den Materialvorräten. Diesem Begriffe des Rückkaufsobjektes entsprechend hat der konzessionsmäßige Reinertrag auch nur den auf dem eigentlichen Rückkaufsobjekte erzielten Reingewinn darzustellen. Dem gegenüber ist hervorzuheben, daß der Reinertrag, wie er sich aus den Rechnungen der Bahngesellschaften ergiebt, nicht nur den Ertrag der konzessionsmäßigen Rückkaufsobjekte, sondern auch den Ertrag der Nebengeschäfte, Liegenschaften, Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben in sich schließt. Es ist daher eine Ausscheidung des Reinertrages der eigentlichen konzessionsmäßigen Rückkaufsobjekte an Hand des vorliegenden Rechnungsmaterials vorzunehmen. Demnach ergiebt sich die Konsequenz, daß der Bund gegen Bezahlung des 25fachen durchschnittlichen Reinertrages nicht die sämtlichen Aktiven der Gesellschaft, sondern nur das Rückkaufsobjekt, d. h. die Bahnlinien samt dem Betriebsmaterial, den Gebäulichkeiten und den Materialvorräten, nicht aber die Nebengeschäfte, Liegenschaften, Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben erwirbt. Bei den Bahnen, deren Rückkauf gegen Bezahlung des Kapitalwertes stattzufinden hätte, fällt der Reinertrag bei der Festsetzung der Entschädigungssumme außer Betracht. Mit Rücksicht darauf, daß der Bund ebensogut wie die Bahngesellschaften ein verfügbares Betriebs-

kapital besitzen muß, ist allerdings auch vom Bunde ein solches zu beschaffen und beim Betriebsbudget und den bezüglichen Berechnungen zu berücksichtigen. Mit Bezug auf die Nebengeschäfte fügen wir noch bei, daß solche nur bei der Nordostbahn bestehen (Dampfschiffunternehmungen auf dem Bodensee und Zürichsee), daß aber eine genaue Ausscheidung des Reinertrags derselben bis jetzt nicht vorhanden ist, indem für die Bahnunternehmung und die Nebengeschäfte eine gemeinschaftliche Gewinn- und Verlustrechnung besteht, in welcher die Anteile der Nebengeschäfte an einzelnen in Betracht fallenden Posten nicht nachgewiesen sind; eine solche Ausscheidung ist daher noch vorzunehmen.

4.

Grundsätze für die Berechnung der Rückkaufsentschädigungen.

Nach den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen soll die Entschädigung auf den nächsten offenen Termin den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrags der 10 Jahre, welche der Rückkaufsankündigung vorangehen, mindestens aber den Betrag des ursprünglichen Anlagekapitals oder der nachgewiesenen Anlagekosten betragen. Bei der Gotthardbahn ist das verwendete Anlagekapital um den Betrag der Subventionen zu reduzieren. Es stehen also der 25fache Reinertrag aus einer bestimmten Periode und das Anlagekapital einander gegenüber, d. h. es muß das Kapital, welches den Reinertrag produziert hat, oder aber der 25fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages als Grundlage für die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung benützt werden, und zwar kommt von beiden Werten jeweilen der größere in Betracht.

a.

Begriff des Anlagekapitals.

Nach dem Wortlaute der verschiedenen Rückkaufsbestimmungen soll die Entschädigung wenigstens die folgenden Beträge erreichen:

1. für die Jura-Simplon-Bahn die nachgewiesenen Anlagekosten abzüglich der Erneuerungs- und Reservefonds;
2. für die Nordostbahn das ursprüngliche Anlagekapital oder die erstmaligen Anlagekosten (bei einigen Linien unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds);
3. für die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen das ursprüngliche Anlagekapital;

4. für die Gotthardbahn das über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapital;
5. für Wohlen-Bremgarten die erstmaligen Anlagekosten abzüglich der Erneuerungs- und Reservefonds.

Diese verschiedenen Bezeichnungen können nur den Sinn haben, daß beim konzessionsmäßigen Rückkaufe die Minimalentschädigung den vom derzeitigen Konzessionsinhaber für die Erstellung oder Erwerbung der Rückkaufsobjekte im Sinne des Eisenbahnrechnungsgesetzes wirklich ausgelegten Kapitalbeträgen gleichkommen soll, wobei aber noch die besondern Vorbehalte betreffend Abzug der Subventionen, der Erneuerungs- und Reservefonds und sonstiger Vergütungen für mangelhaften Zustand der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials etc. zu beachten sind. Unter keinen Umständen darf aber dem Begriffe des „ursprünglichen“ Anlagekapitals u. s. w. die Bedeutung beigelegt werden, daß bei der Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen neben den Kapitalverwendungen der gegenwärtigen Eigentümer auch die von frühern Konzessionsinhabern verwendeten, aber durch Liquidationen verloren gegangenen Kapitalien in Betracht zu ziehen seien, weil die Rückkaufsbestimmungen sich ohne Zweifel nur auf die Anlagekosten derjenigen Gesellschaften beziehen, welche im Zeitpunkt der Rückkaufserklärung oder des Rückkaufes im rechtmäßigen Besitze der betreffenden Konzessionen sind.

Von großer Wichtigkeit für die Bemessung der Rückkaufsentschädigung nach dem Kapitalwerte ist der Zeitpunkt, auf welchen das in Betracht fallende Anlagekapital festzusetzen ist. In den Rückkaufsbestimmungen ist für die Ermittelung des durchschnittlichen Reinertrages eine 10jährige Periode bezeichnet; dagegen fehlt daselbst die ausdrückliche Angabe des Zeitpunktes, auf welchen das Anlagekapital festzustellen ist. Dieser Zeitpunkt sollte eigentlich mit dem Abschlusse der 10jährigen Rechnungsperiode zusammenfallen, weil es nur unter dieser Annahme möglich ist, die zu bezahlende Entschädigung im Sinne der Rückkaufsbestimmungen auf den Zeitpunkt der Rückkaufsankündigung zu berechnen. Eine endgültige Festsetzung des Anlagekapitals kann aber zur Zeit der Rückkaufsankündigung noch nicht stattfinden, sondern erst zur Zeit des wirklichen Rückkaufes, wie sich aus den nachstehenden weitern Ausführungen ergeben wird.

Nach den Rückkaufsbestimmungen soll die Bahn samt Zubehörden in vollkommen befriedigendem Zustande abgetreten werden. Der Zustand der Bahn kann aber nur dann als vollkommen befriedigend betrachtet werden, wenn die bestehenden Anlagen und Einrichtungen nicht nur in qualitativer, sondern auch in quantitativer Hinsicht den dannzumaligen Anforderungen des Verkehrs und der

Betriebssicherheit genügen. Gestützt auf diesen Vorbehalt wird der Bund jedenfalls in die Lage kommen, die Ausführung verschiedener Ergänzungsarbeiten, wie Bahnhoferweiterungen, Anlage von Doppelgeleisen etc., oder eine Vermehrung des Betriebsmaterials zu verlangen. Nach dem Eisenbahnrechnungsgesetz dürfen aber diese Verwendungen, wenn durch dieselben eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird, dem Anlagekapital beigefügt werden. Wird nun eine Bahn gegen Vergütung des Kapitalwertes erworben, so ist die Gesellschaft auch für die vorerwähnten nachträglichen Ausgaben zu Bauzwecken etc. zu entschädigen. Anders gestaltet sich die Sache, wenn die Rückkaufsentschädigung nach dem kapitalisierten Reinertrage bemessen wird. In diesem Falle steht dem Bunde das Recht zu, zu verlangen, daß die nötigen Ergänzungsarbeiten und Anschaffungen von der Bahngesellschaft auf deren Kosten ausgeführt werden, oder daß dann ein entsprechender Abzug von der Rückkaufsentschädigung stattfinde. Eine solche Belastung einer Bahngesellschaft hat jedoch auch ihre Grenzen. Sobald nämlich das um diese nachträglichen Auslagen vermehrte Anlagekapital die nach dem Ertragswert berechnete Rückkaufsentschädigung übersteigt, wird der Bund der Bahngesellschaft eine der Wertdifferenz gleichkommende Entschädigung zu leisten haben, indem in diesem Falle die Rückkaufsentschädigung nicht mehr nach dem Ertragswert, sondern nach dem Kapitalwert zu bemessen ist.

Aus dem Vorstehenden ergiebt sich, daß die Rückkaufsbestimmungen unter der Einwirkung des Eisenbahnrechnungsgesetzes in dem Sinne aufzufassen sind, daß die Rückkaufsentschädigung dem 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre, welche der Rückkaufsankündigung vorangehen, mindestens aber dem Betrage des im Zeitpunkt der Übernahme vorhandenen Kapitalwertes der Rückkaufsobjekte gleichkommen soll.

In unseren bezüglichen Berechnungen haben wir die wahrscheinlichen Bauverwendungen bis zum Zeitpunkte des Rückkaufs schätzungsweise ermittelt, wobei wir die bezüglichen Ansätze niedrig gehalten haben. Die genaue Feststellung der nach der Rückkaufserklärung auszuführenden Ergänzungsarbeiten und Anschaffungen muß auf jene Zeit vorbehalten werden.

Die vorstehenden Erörterungen beziehen sich in der Hauptsache nur auf die Bahn samt Betriebsmaterial und Gebäulichkeiten. Mit Bezug auf die Materialvorräte ist zu bemerken, daß dieselben in ausreichenden Quantitäten vorhanden sein müssen, um den Anforderungen eines ungestörten Betriebes in vollem Umfange zu genügen, ansonst ein entsprechender Abzug von der Rückkaufs-

entschädigung zu machen wäre. Da uns indessen sichere Anhaltspunkte über deren künftigen Bestand fehlen, haben wir unsere Berechnungen überall auf den Stand per Ende 1895 basiert, ohne damit anzuerkennen, daß diese Ziffern dem wirklichen Bedarf entsprechen.

Für die Berechnung des Anlagekapitals fallen aus den demnächst zu entwickelnden Gründen außer Betracht die Nebengeschäfte, die verfügbaren Liegenschaften und Geldmittel.

Zum Schlusse unserer Besprechung des Kapitalwertes wollen wir noch erwähnen, daß die in den Aktiven der Bilanzen der Bahngesellschaften erscheinenden ungetilgten Verluste (Emissionsverluste auf den Aktien und zu amortisierende Verwendungen, eventuell auch Betriebsdeficite) ganz zu Lasten der Bahngesellschaften fallen und deshalb bei der Berechnung der Rückkaufsentschädigung nicht in Betracht kommen.

b.

Begriff des Reinertrages.

Wie schon erwähnt, soll die auf den nächsten offenen Termin zu bezahlende Rückkaufsentschädigung den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre, welche der Rückkaufsankündigung vorangehen, ausmachen, insofern die Entschädigung nicht nach dem Kapitalwerte bemessen wird.

Die Rückkaufsbestimmungen der vor dem Jahre 1873 erteilten Konzessionen geben keine nähere Bezeichnung des Reinertrags, enthalten aber den Satz, daß von dem in Betracht fallenden Reinertrage die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden, in Abzug zu bringen seien. In den seit jener Zeit bewilligten Bundeskonzessionen ist bestimmt, daß der Reinertrag aus dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben gebildet werde, immerhin unter Abzug der Summen, welche wie oben auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefonds einverleibt wurden. Damit ist nun aber nicht gesagt, daß die für den konzessionsgemäßen Rückkauf maßgebende Reinertragsrechnung identisch sei mit der sogenannten Betriebsrechnung in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften. Es darf aus dem Umstande, daß diese Jahresrechnungen in eine engere Betriebsrechnung und in eine Gewinn- und Verlustrechnung zerlegt sind, nicht etwa der Schluß gezogen werden, daß der Saldo der erstern als Reinertrag des Bahnunternehmens anzusehen sei.

Die bundesrätliche Verordnung vom 25. November 1884 über die Vorlage und die Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisen-

bahngesellschaften hat allerdings die Erstellung einer besondern Betriebsrechnung neben der allgemeinen Gewinn- und Verlustrechnung vorgeschrieben, jedoch nicht in der Meinung, daß eine solche Rechnungstrennung für die Festsetzung des konzessionsmäßigen Reinertrages eine grundlegende Bedeutung haben solle. Die angedeutete Ausscheidung der Jahresergebnisse in zwei Rechnungen dient in der Hauptsache nur dazu, die vergleichbaren Resultate nach den Anforderungen einer systematisch geordneten Statistik übersichtlich zu gruppieren, was bei einer Zusammenfassung aller verschiedenartigen Einnahmen und Ausgaben in eine gemeinsame Rechnung nicht möglich wäre. Ebenso unrichtig wäre es aber, den konzessionsmäßigen Reinertrag der Rückkaufsobjekte aus der Gewinn- und Verlustrechnung abzuleiten, weil diese letztere Rechnung alle Gewinn- und Verlustposten, somit auch solche umfaßt, welche mit diesem Reinertrage nicht im Zusammenhange stehen.

Für die Ermittlung des konzessionsgemäßen Reinertrages sind vielmehr folgende Erwägungen maßgebend: Da der Wortlaut der Konzessionen eine bestimmte Wegleitung nicht giebt, auch eine genaue Übereinstimmung in denselben nicht besteht, muß auf den Sinn und die Absicht der betreffenden Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften zurückgegriffen werden. Billigerweise wollte nun ein Rückkaufswert ausbedungen werden, welcher dem Bunde bezw. den Kantonen die Übernahme der Bahn zu dem Preise sicherte, der gleich ist der Reineinnahme aus dem Eisenbahnbetrieb, d. h. aus der Besorgung des Transportgeschäftes. Daraus folgt, daß den Hauptfaktor der Rechnung die „Betriebsrechnung“ im engern Sinn bilden muß. Dabei darf man allerdings, wie bereits bemerkt, nicht beim Rechnungsschema, das den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften zu Grunde liegt, stehen bleiben, da dasselbe verschiedene Rechnungsposten in die Gewinn- und Verlustrechnung verwiesen hat, welche der Natur der Sache nach in die Betriebsrechnung gehören, indem sie mit dem Eisenbahnbetrieb in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Es sind dieses die Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds, der größere Teil der sogenannten Verwendungen zu verschiedenen Zwecken und die Entnahmen aus den Specialfonds, sowie gewisse Verwendungen zu Kapitalamortisationen.

Wir haben daher die durchschnittlichen Jahresergebnisse ausgeschieden in eine *Ertragsrechnung*, welche die *für den konzessionsgemäßen Rückkauf* maßgebenden Posten der „Gewinn- und Verlustrechnung“ in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften enthält und eine *allgemeine Gesellschaftsrechnung* beigefügt, welche sämtliche Posten dieser Jahresrechnungen, somit auch die für den konzessionsgemäßen Rückkauf *nicht*

in Betracht fallenden umfaßt. Diese Art der Zusammenstellung ermöglicht die genaue Kontrollierung und Vergleichung unserer Berechnungen mit den üblichen, den Geschäftsberichten der Bahnen beigefügten Jahresrechnungen.

Zur Begründung der vorgenommenen Ausscheidungen haben wir zu bemerken:

a. Einnahmen.

Unter die Einnahmen der konzessionsgemäßen Ertragsrechnung (Beilage VII, *a*) sind aufzunehmen:

1. Die Einnahmen auf Betriebsrechnung gemäß der Betriebsrechnung der Jahresrechnungen der Gesellschaft. Hierfür ist eine besondere Motivierung nicht erforderlich.

2. Die rechnungsmäßigen Zuschüsse aus den Erneuerungsfonds, wie anderseits die Einlagen in die Erneuerungsfonds unter die Betriebsausgaben einzustellen sind.

Vorerst steht fest, daß die Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues, des Rollmateriales und des Betriebsmobiliars eigentliche Betriebsausgaben sind und zwar nicht nur die für diesen Zweck in der Betriebsrechnung im engern Sinne enthaltenen Ausgaben, sondern auch diejenigen, welche im Erneuerungsfonds verrechnet werden; verschiedene Bahngesellschaften stellen nämlich nur den kleinsten Teil der betreffenden Ausgaben, in der Regel nur die Arbeitslöhne, in die Betriebsrechnung ein, decken dagegen namentlich die Materialanschaffungen aus den Erneuerungsfonds in Befolgung ganz rationeller Rechnungsgrundsätze. Wenn die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials, sowie des übrigen Betriebsmaterials für die 10jährige Durchschnittsperiode richtig berechnet werden sollen, genügt es aber nicht, den Durchschnitt der 10 Betriebsjahre nach deren effektiven Ausgaben zu bemessen. Mit Absicht oder aus Zufall können die wirklichen Ausgaben in den kritischen 10 Jahren tiefer gehalten sein, als eine ordnungsmäßige Regelung dieser Ausgaben es verlangt. Theoretisch gesprochen, werden bei einer ganz neuen Linie die effektiven Ausgaben ganz gering sein, während doch bereits die erforderlichen Rücklagen gemacht werden sollten, damit eine gleichmäßige Verteilung der Last für die künftigen Jahre gesichert wird. Da die schweizerischen Hauptbahnen schon lange Zeit im Betrieb stehen, wird sich eine gewisse Ausgleichung in einem Zeitraume von zehn Jahren allerdings thatsächlich bereits ergeben; daß dieselbe aber nicht einmal auf Grundlage der bestehenden Erneuerungsfonds sich genau vollzieht, zeigen die Ziffern der statistischen Grundlagen zu den Berechnungen der Beilage III, aus welchen sich ergiebt, daß

vier Bahnen während dieser Periode erheblich weniger für Erneuerungszwecke effektiv ausgegeben haben, als sie gemäß ihren eigenen Regulativen als Normalausgabe betrachteten. Dabei muß selbstverständlich der Vorbehalt gemacht werden, ob die regulativgemäßen Normalausgaben richtig bemessen seien, was von vornherein bei den Bahnen nicht der Fall ist, welche nur für einen Teil der Erneuerungen Fonds angelegt haben, z. B. nur für Oberbau oder nur für Rollmaterial.

Sodann ist hervorzuheben, daß das neue Rechnungsgesetz grundsätzlich eine ganz andere Konstruktion der Erneuerungsfonds in Aussicht nimmt als die bestehenden Regulative der Bahnverwaltungen. Während letztere lediglich eine Ausgleichung der für eine sachgemäße Erneuerung durchschnittlich erforderlichen Ausgaben für eine längere Periode durchführen wollen, haben laut Rechnungsgesetz die Erneuerungsfonds die Deckung für die vorhandene Abnutzung der Bahnanlagen u. s. w. zu bilden, und zwar nicht nur für Oberbau und Rollmaterial, sondern auch für Mobiliar und Gerätschaften. Es ist einleuchtend, daß für Erreichung des Zweckes des Rechnungsgesetzes die Einlagen in die Erneuerungsfonds wesentlich höher berechnet werden müssen, als dieses für die beschränkten Ziele der Bahnverwaltungen der Fall war.

Daher genügt es nicht, bloß die bisherigen effektiven Einlagen in die Erneuerungsfonds und die Entnahmen aus denselben als Normalbedarf für Erneuerung in die Betriebsrechnung einzustellen, sondern es sind als Ergänzungseinlagen die Beträge beizufügen, welche eine richtige Dotierung des Erneuerungsfonds während der zehnjährigen, für die Reinertragsberechnung maßgebenden Periode erfordert hätte. Da die Verhandlungen mit den Bahngesellschaften über die Bemessung der Einlagen in die Erneuerungsfonds nicht abgeschlossen sind, können diese Ergänzungseinlagen allerdings zur Zeit nur geschätzt werden.

Bei deren Berechnung wurde die mittlere Gebrauchsdauer der vom Erneuerungsfonds zu berücksichtigenden Objekte, Oberbau, Rollmaterial und Betriebsmaterial erhoben, sodann ermittelt, wie lange durchschnittlich diese Objekte bei der einzelnen Bahn in Verwendung seien und so die bestehende Abnützung in Prozenten der Gebrauchsdauer gefunden. Auf Grundlage des auf die betreffenden Objekte verwendeten Anlagekapitals (Anschaffungs-, bezw. Erstellungskosten) wurde der Minderwert derselben zufolge Abnützung ermittelt und konnte ferner erhoben werden, wie hoch die richtig bemessene Normaleinlage in den Erneuerungsfonds sein muß. Dabei bemerken wir, daß unsere Schätzungen jedenfalls nicht zu hoch gerechnet sind und wir uns eine Erhöhung der Ansätze ausdrücklich für den Fall vorbehalten müssen, daß eine Verständigung mit

den Bahngesellschaften nicht möglich sein und der bundesgerichtliche Entscheid notwendig werden sollte. Wir können diesfalls nur noch konstatieren, daß die von uns ermittelten Durchschnitte nicht bei allen Bahnen von den durch ihre Regulative für Erneuerung von Oberbau und Rollmaterial geforderten Einlagen wesentlich differieren; bemerkenswert ist allerdings, daß bei einzelnen Bahnen diese Einlagen in neuerer Zeit erheblich herabgesetzt worden sind.

Es haben somit die sämtlichen Normaleinlagen in die Erneuerungsfonds, die bereits geleisteten Beträge und die erforderliche Ergänzung derselben während der in Betracht fallenden Periode unter den Betriebsausgaben zu erscheinen, während anderseits zu den Zuschüssen, welche die Erneuerungsfonds während der gleichen Zeit an die Erneuerungskosten geleistet haben, die Beiträge ergänzend beizufügen sind, welche bei richtiger Dotierung der Fonds denselben mehr hätten entnommen werden können.

Aus diesen Gründen gehören ferner in die Einnahmen der Ertragsrechnung:

3. Ergänzungszuschüsse aus den Erneuerungsfonds.

4. Als Betriebseinnahme ist zu behandeln der Ertrag der Subventionen an die Gotthardbahn und daher besonders aufzuführen, soweit er nicht bereits in die Betriebsrechnung der Gesellschaften aufgenommen ist. Dagegen bilden diese Subventionen nicht etwa einen Bestandteil des Baukontos der subventionierenden Gesellschaften, und es hat eine Rückvergütung derselben an die betreffenden Bahngesellschaften auch bei einem Rückkaufe auf Grundlage des Anlagekapitals nicht stattzufinden; eine solche war ausnahmsweise durch besondere Vereinbarung nur für den Fall des Rückkaufes auf das Jahr 1888 ausbedungen worden.

5. Die Einstellung der Betriebssubventionen für besondere Zwecke und der sonstigen Einnahmen beruht für die einzelnen Posten je auf besondern Gründen und würde deren Motivierung im Einzelnen hier zu weit führen.

Dagegen sind unter die Einnahmen der konzessionsgemäßen Ertragsrechnung nicht aufzunehmen folgende Posten der „Gewinn- und Verlustrechnung“ der Bahngesellschaften, welche nur in der Gesellschaftsrechnung (Beilage VII, *b*) aufgeführt werden:

1. Der durchschnittliche Saldo der Vorjahre. Der Eingangssaldo rührt her vom Betriebsergebnis der Zeit vor der zehnjährigen Rückkaufsperiode und fällt daher für die Berechnung des Reinertrages derselben außer Betracht; dagegen gehört der Saldo des letzten Betriebsjahres vor dem Übergang der Bahn an den Bund den Aktionären.

2. Der Ertrag verfügbarer Kapitalien, die Kursgewinne und Provisionen und die Bauzinse. In die Betriebsrechnung gehören alle Einnahmen und Ausgaben nicht, welche nicht vom Eisenbahnbetrieb herrühren, sondern mit der Finanzverwaltung der Gesellschaft zusammenhängen. Richtig ist ja, daß für die Erstellung der Bahnen die erforderlichen Geldmittel beschafft werden müssen und für die Betriebsführung ein Betriebskapital vorhanden sein muß. Dieser Umstand rechtfertigt es aber nicht, daß die Rentabilität der Bahnunternehmung für die Bestimmung des Übernahmspreises von den Zufälligkeiten der Finanzgebarung abhängig sein soll. Ein ganz anderes Finanzresultat ergiebt sich, je nachdem die Zinsen der konsolidierten Anleihen, die übernommenen Kursverluste und bezahlten Provisionen u. s. w. hoch oder niedrig sind, je nachdem auf dem Wertschriftenbesitz der Gesellschaft Gewinne oder Verluste zu verzeichnen sind. Diese Faktoren hängen jedoch mit dem Transportgeschäft nur in der ganz allgemeinen Beziehung zusammen, daß die Kreditfähigkeit der Gesellschaft und damit die Erzielung mehr oder weniger günstiger Anleihensbedingungen von der Rentabilität der Unternehmung beeinflußt wird. Ganz unabhängig von dieser Rücksicht auf die Betriebsergebnisse sind aber: Die Verschiedenheit des Zinsfußes je nach dem Zeitpunkte, in welchem Gelder beschafft werden mußten; die Dauer der Anleihen und die früher oder später eintretende Möglichkeit günstiger Konversionen. In dieser Hinsicht ist festzustellen, daß der Bund voraussichtlich zu bessern Bedingungen Geld erhalten wird als die Bahngesellschaften. Es wäre für ihn daher unvorteilhaft, einfach in die bestehenden Schuldverhältnisse einzutreten und sich dieselben zum Nominalbetrage anrechnen zu lassen. Wenn der Bund zu 3½ % oder noch billiger al pari Geld beschaffen kann, hat er sich nicht eine 4 %-Schuld al pari überbinden zu lassen, welche er bis zum Kündungstermin, oft bis 1957, stehen lassen muß, resp. nur successive nach einem zum voraus festgelegten Amortisationsplane tilgen kann. Anderseits würde eine Bahn unbillig behandelt, wenn ihr Ertragswert durch den Umstand ungünstig beeinflußt werden sollte, daß sie in einem frühern ungünstigen Zeitpunkte ein Anleihen zu 5 % kontrahiert hat, welches erst nach Ablauf einer langen Periode zurückgezahlt werden kann.

Die Konsequenz dieser Ansicht ist, daß der Bund beim Rückkauf die bestehenden Anleihensschulden der Bahngesellschaften nicht ohne weiteres zu übernehmen hat. Er ist berechtigt, den Rückkaufspreis der Gesellschaft einfach zur Verfügung zu stellen und den Aktionären zu überlassen, wie sie sich mit den Obligationären auseinandersetzen. Wenn sich daraus materielle Schwierigkeiten ergeben, daß die Anleihensdauer über den konzessionsgemäßen

Rückkaufstermin hinausläuft, hat deren Konsequenzen die Gesellschaft zu tragen, welche die Anleihensbedingungen festgesetzt hat, und nicht der Bund. Allerdings wird der Bund Konvenienz dabei finden, die Anleihen übernehmen zu können und sich den betreffenden Anteil der Rückkaufssumme nicht direkt beschaffen zu müssen; viel größer wird aber das Interesse der Aktionäre sein, für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen nicht eine lange Liquidationsperiode in Aussicht nehmen zu müssen, sondern den über Deckung der Obligationsschuld resultierenden Rest beförderlich verteilen zu können. Es ist daher vorauszusehen, daß sich eine Verständigung wird erzielen lassen, welche die bestehenden konsolidierten Anleihen dem Bunde überbindet, aber zu den Bedingungen, welche dem für den Bund maßgebenden Zinsfuß entsprechen.

Für die Rentabilität einer Bahn im Betriebe des Bundes ist es vollends gleichgültig, ob eine Verwaltung bei vorübergehender Anlage ihrer Gelder in Wertschriften Glück oder Unglück gehabt hat. Der bleibende Ertrag wird nicht besser und nicht schlechter wegen solcher vorübergehender Geschäfte und es wäre ganz unrichtig, derartige Gewinne als Faktoren des konzessionsgemäßen Reinertrages zu behandeln. Das Gleiche gilt von den Kontokorrent-Zinsen, den Provisionen auf den laufenden Geldgeschäften u. s. w.: alle diese Einnahmen und Ausgaben sind von der Betriebsrechnung auszuschließen, als nicht vom Gange des Transportgeschäftes bedingt.

Auch die während der Bauperiode einer Bahn vergüteten Bauzinse haben mit dem Ergebnis des Betriebes nichts zu thun; sie geben keinen Maßstab für die Ermittlung der Rentabilität der Bahnunternehmung. Soweit deren Bezug sich überhaupt rechtfertigt, können sie der Baurechnung belastet werden und bilden einen Bestandteil des Anlagekapitales und dürfen nicht auch noch zur Verbesserung des Reinertrages herbeigezogen werden.

3. Der Ertrag der Liegenschaften und Nebengeschäfte. Die sogenannten verfügbaren Liegenschaften gehören nicht zum Bahnareal und sind von demselben seiner Zeit ausdrücklich ausgeschieden worden; sie unterliegen auch da der Besteuerung, wo durch die Konzessionen Steuerfreiheit gewährt ist. Dieselben gehen daher mit dem Rückkaufe nicht an den Bund über, sondern bleiben Eigentum der Gesellschaft, welche dieselben beliebig verwerten kann. Voraussichtlich wird sich allerdings für einen Teil derselben die Übernahme durch den Bund empfehlen, namentlich bezüglich der an das Bahnpersonal zu billigem Preis verpachteten Landabschnitte; das wird aber Sache der billigen Verständigung sein.

Das Gleiche gilt von den Nebengeschäften. Hier kann es streitig sein, ob die Lagerhäuser zu den Nebengeschäften zu rechnen

seien oder nicht. Wir haben dieselben als Bestandteil der Bahnanlagen behandelt und deren Einnahmen in der Betriebsrechnung belassen, in welche sie zur Zeit eingestellt sind, da dieselben in direktem Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetriebe stehen. Sollte bezüglich bestimmter Lagerhäuser der Nachweis erbracht werden, daß ein solcher Zusammenhang nicht vorhanden ist, wären die betreffenden Einnahme- und Ausgabeposten entsprechend zu modifizieren; eine derartige Änderung würde das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflussen.

Es verbleiben daher als Nebengeschäfte nur die Dampfschiffunternehmungen der Nordostbahn auf dem Zürcher- und Bodensee, auf welche sich die Bahnkonzessionen nicht beziehen, und deren Imprägnieranstalt für die Zeit ihres Bestandes.

4. Zuschüsse aus den Specialfonds, exklusive Erneuerungsfonds, sowie aus Amortisations- und Baufonds. Daß die Entnahmen aus den Erneuerungsfonds wie die Einlagen in dieselben einen Bestandteil der Betriebsrechnung im engern Sinne bilden müssen, haben wir oben nachgewiesen. Anders verhält es sich mit den übrigen Specialfonds und den Amortisationsfonds; diese sind aus freier Entschließung der Gesellschaften gebildet worden, um, wie die letztern, successive eine wirkliche Tilgung von Anleihen zu ermöglichen oder um für gewisse Fälle außergewöhnlicher Ausgaben eine Reserve zu schaffen, welche in Anspruch genommen werden kann, um eine außerordentliche Belastung der Gewinn- und Verlustrechnung eines einzelnen Jahres zu vermeiden oder auch um in ungünstigen Betriebsjahren eine Aufbesserung der Dividende zu gestatten. Deren Bestand ist gebildet aus dem Reinertrag, dem Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben; soweit es sich diesfalls um Einnahmen und Ausgaben aus dem Eisenbahnbetrieb und nicht um solche aus der Finanzrechnung der Gesellschaft handelt, sind diese Posten bereits in der Ertragsrechnung des Jahres, welches die Überschüsse geliefert hat, berücksichtigt und dürfen somit nicht zum zweitenmal für die konzessionsgemäße Ertragsrechnung in Rechnung gezogen werden, wenn später Entnahmen aus diesen Fonds zur Vornahme wirklicher Ausgleichungen stattfinden. Die Bewegung dieser Fonds gehört somit nicht in die Ertragsrechnung, sondern in die allgemeine Gesellschaftsrechnung.

Speciell hervorzuheben ist, daß bezüglich der Einlagen in die Reservefonds die Konzessionen die ausdrückliche Bestimmung enthalten, daß dieselben bei Ermittlung des Rückkaufswertes vom konzessionsgemäßen Reinertrag abzuziehen sind.

b. Ausgaben.

Unter die Ausgaben der konzessionsgemäßen Ertragsrechnung sind aufzunehmen:

1. Die Ausgaben auf Betriebsrechnung gemäß der Betriebsrechnung in den Jahresrechnungen der Gesellschaften.

2. Die rechnungsmäßigen Einlagen in den Erneuerungsfonds und die Ergänzungseinlagen in denselben, aus den oben entwickelten Gründen.

3. Abzug für den Ertrag von Liegenschaften. Die Einnahmen aus den sogenannten verfügbaren Liegenschaften sind in der Regel in den Betriebseinnahmen inbegriffen. Außerdem werden Liegenschaften (z. B. Verwaltungsgebäude) für Betriebszwecke verwendet, ohne daß ein Mietzins verrechnet wird. Da eine Ausscheidung nicht vorliegt, ist der Einfachheit wegen der mutmaßliche Ertrag der Liegenschaften als Ausgabeposten behandelt worden, während genau genommen ein Teil von den Betriebseinnahmen abgezogen werden müßte.

4. Verluste zu Lasten der Ertragsrechnung. Wie aus den Detailnachweisen in Beilage VI zu entnehmen ist, sind hier nur solche Verluste aufgenommen, welche mit der Finanzverwaltung der Gesellschaft nichts zu thun haben. Es sind hervorzuheben die Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, deren Abschreibung der Betriebsrechnung der zehnjährigen Periode zu belasten ist, insofern deren Beseitigung in diese Zeitdauer fällt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Tilgung effektiv auch während dieser Periode vorgenommen worden oder nur der Conto zu amortisierender Verwendungen belastet worden ist.

5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Indem wir auf die einzeln angeführten Posten in Beilage IV verweisen, führen wir namentlich an:

a. Abschreibungen vom Bauconto, für deren Aufnahme in die Ertragsrechnung die gleichen Gründe sprechen, wie für die Abschreibung der Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen; es handelt sich auch hier nur um Abschreibungen, die ihrem Entstehungsgrunde nach in die zehnjährige Periode fallen.

b. Außerordentliche Beiträge an die Hülfskassen Von diesen Beiträgen werden nur die Beträge in die Ertragsrechnung eingestellt, welche erforderlich waren, um die zu geringen Einlagen während der zehnjährigen Rechnungsperiode selbst zu decken, nicht aber die zur Deckung früherer Verluste erforderlichen. Die Begründung für diese Ausscheidung folgt unten.

c. Ausgaben infolge der Unfälle bei Münchenstein und Zollikofen. Dieser Posten betrifft alle Hauptbahnen, ist aber bei einzelnen derselben in der engern Betriebsrechnung, bei andern unter den verschiedenen Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung (Beilage IV) verrechnet. Weil diese Bahngesellschaften ein Übereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Folgen der Haftpflichtfälle abgeschlossen haben, welches eine gegenseitige Versicherung gegen Haftpflichtschaden bildet, so fallen die aus dieser Versicherung resultierenden Lasten selbstverständlich in die Betriebsrechnung, und zwar in diejenigen Jahre, in welchen sich diese Unfälle ereignet haben.

Unter die Ausgaben der konzessionsgemäßen Ertragsrechnung sind dagegen nicht aufzunehmen:

1. Die Verzinsung der schwebenden Schulden, die Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen, sowie die Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Diese Posten bilden einen Bestandteil der Finanzverwaltung der Gesellschaften und stehen daher nicht in direktem Zusammenhange mit dem Transportgeschäft, mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb; dieselben sind somit aus den oben entwickelten Gründen in der Ertragsrechnung nicht zu berücksichtigen.

2. Einlagen in die Specialfonds, exklusive Erneuerungsfonds und in Amortisations- und Baufonds. Diesfalls verweisen wir auf das über die bezüglichen Zuschüsse Gesagte.

3. Tilgung alter Verluste. Während der zehnjährigen Rückkaufsperiode haben die Bahngesellschaften gemäß dem Rechnungsgesetz von 1883 und den bezüglichen Bilanzbereinigungen ganz erhebliche Summen dem Reinertrage zur Tilgung des Bilanzpostens „zu amortisierende Verwendungen" entnehmen müssen; um diese Beträge wurde der Dividendenbetrag der betreffenden Betriebsjahre gekürzt. Gleichwohl sind wir der Ansicht, daß diese Ausgabeposten in die konzessionsgemäße Ertragsrechnung mit Grund nicht eingestellt werden dürfen.

Nach dem Wortlaut der Konzessionen gehören zwar Beträge, die auf Abschreibungsrechnung getragen werden, in die Betriebsausgaben und es liegt daher der Schluß nahe, daß die für „Tilgung alter Verluste" ausgegebenen Beträge unter die Betriebsausgaben aufzunehmen seien, und zwar ohne Unterschied alle 1888—1897 gemachten Ausgaben, aber auch nur diese.

Diesfalls ist nun eine Ausscheidung vorzunehmen. Ein Teil dieser alten Verluste betrifft „Unkosten und Kursverluste auf An-

leihen“ (vergl. die Ausscheidung in Beilage VI). Wenn nun die eigentliche Finanzrechnung von der Betriebsrechnung ausgeschieden wird, muß auch dieser Teil der alten Verluste für die Betriebsrechnung ohne weiteres außer Betracht fallen.

Unseres Erachtens gilt das aber auch für die übrigen „alten Verluste“. Mit dem Betriebe der zehnjährigen Periode und dessen finanziellem Resultate stehen diese Verluste aus einer frühern Periode in keinem Zusammenhange. Sie müssen nicht abgeschrieben werden wegen irgend eines Vorkommnisses beim Bahnbau oder Betrieb während der Zeit von 1888/97. Die Bahn hat weder der Gesellschaft weniger abgeworfen, noch wird sie dem Bunde weniger Ertrag geben, weil aus dem Betriebsüberschuß gewisse Summen zur Tilgung von Verlusten verwendet wurden, welche vor Beginn der maßgebenden zehnjährigen Periode gemacht worden sind. Der Fall ist analog demjenigen eines Handelsgeschäftes, dessen Eigentümer aus dem Reinertrage des Geschäftes alte Privatschulden deckt. Wenn dieser Geschäftsinhaber das Geschäft verkauft, wird ihm niemand zumuten, bei der Preisbestimmung von der Rendite in Abzug zu bringen, was er für Privatschulden ausgegeben hat.

Anderseits sind aber ganz in die Betriebsrechnung einzustellen die Beträge, welche zur Abschreibung im Laufe der Jahre 1888/97 reif geworden sind, weil die Neubauten u. s. w., welche sie veranlassen, in dieser Periode vorgenommen wurden. Dabei ist es ganz gleichgültig, ob die Buchung jetzt schon durchgeführt wurde oder ob die betreffenden Beträge einfach den „zu amortisierenden Verwendungen“ beigefügt worden sind. Der Entstehungsgrund für diese Abschreibungen, die Pflicht zur Abschreibung fällt eben in die kritische Periode.

Zu diesen grundsätzlichen Erwägungen kommen aber noch folgende weitere Gesichtspunkte. Die Rentabilität der Bahnunternehmung würde eine andere, je nach dem zufälligen Umstande, ob es die Bahnverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesrate zweckmäßig erachtet hat, die alten Verluste in größern oder kleinern Raten zu tilgen. Bekanntlich sind für die Festsetzung der Tilgungsquoten nicht bestimmte Grundsätze maßgebend gewesen, sondern die Berücksichtigung zufälliger thatsächlicher Umstände, z. B. die Anpassung an ein bereits bestehendes Amortisationsprogramm u. s. w. Es wäre nun offenbar unbillig, diejenigen Verwaltungen zu strafen, welche durch Festsetzung verhältnismäßig größerer Tilgungsquoten eine raschere Amortisation anstrebten und nun nur erreicht hätten, ihren Reinertrag ohne Notwendigkeit zu stark zu schmälern. Durch ein solches Verfahren würde einer ungleichen Behandlung der verschiedenen Bahnen gerufen.

Es haben bis Ende 1895 gemäß Beilage VI verwendet auf einen

	Gesamtverlust von	in den Jahren 1884/95.
Jura-Simplon-Bahn .	Fr. 70 494 271	Fr. 7 829 945 = 11,11 %
Nordostbahn . . .	„ 25 585 008	„ 8 800 000 = 34,39 „
Centralbahn . . .	„ 23 938 632	„ 5 659 003 = 23,22 „
Vereinigte Schweizer-bahnen	„ 15 061 969	„ 5 529 000 = 36,70 „
Gotthardbahn . . .	„ 21 528 705	„ 2 908 367 = 13,51 „
Zusammen	„ 156 608 585	„ 30 726 315 = 19,62 „

Offenbar kann ein System der Berechnung nicht richtig sein, das zu so willkürlichen Unterschieden führt. Die Tilgung alter Verluste ist daher ganz aus der Betriebsrechnung auszuscheiden und der Finanzrechnung zuzuweisen, während anderseits alle während der Rückkaufsperiode den „zu amortisierenden Verwendungen“ neu beigefügten Beträge, die von Bauabschreibungen herrühren, ganz der Betriebsrechnung zu belasten sind. Die Ausscheidung ist nun diesen Grundsätzen gemäß durchgeführt worden.

4. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Indem wir auch hier für das Detail auf die Beilage IV verweisen, heben wir nur hervor die außerordentlichen Beiträge an die Hülfskassen. Diese Beiträge müssen gemäß Bundesgesetz vom 28. Juni 1889 von den Bahngesellschaften geleistet werden, weil die Hülfskassen bei ihrer Gründung ungenügend dotiert worden sind; die Einlagen der Beamten und der Gesellschaften standen nicht im richtigen Verhältnisse zu den von den Kassen statutengemäß übernommenen Leistungen an Pensionen u. s. w., so daß nach korrekter versicherungstechnischer Berechnung das Deckungskapital nicht in vollem Umfange vorhanden ist und der Fehlbetrag durch außerordentliche Zuschüsse successive beigebracht werden muß. Es ist nun sicher, daß diejenigen Beträge, welche dazu dienen, zu tief gehaltene Einlagen während der zehnjährigen Rückkaufsperiode zu ergänzen, gerade so gut in die Betriebsrechnung einzustellen sind, wie die ordentlichen Beiträge. Da der Bund die Hülfskassen auf der bestehenden Grundlage weiterzuführen hat und somit die erhöhten Beiträge auch in Zukunft jährlich leisten muß, fallen auch nur diese letztern in Betracht für Ermittlung des wirklichen Reinertrages.

Wie ist es aber zu halten mit der Deckung des aus früheren Jahren herrührenden Ausfalles? Es liegt nahe, die gleiche Behandlung eintreten zu lassen, wie bei Tilgung der „zu amortisierenden Verwendungen“; soweit die bezüglichen Deficite auf Mißrechnungen vor 1888 zurückzuführen sind, stehen sie mit dem Ertrag der Betriebsrechnung von 1888/97 nicht im Zusammenhang. Allerdings

besteht der Unterschied, daß es sich hier nicht um eine Rücklage handelt, welche die Aktiven der Gesellschaft vermehrt, was bei den Amortisationen zum Zweck der Bilanzbereinigung der Fall ist, sondern um Deckung eines effektiv vorhandenen Deficites zu gunsten der ein besonderes Vermögensobjekt bildenden Hülfskasse; die letztere soll in stand gesetzt werden, auch künftig den statutarischen Anforderungen gerecht zu werden, was nicht möglich wäre, wenn der Fonds nicht auf die versicherungstechnisch richtige Höhe gebracht würde. Dieser Zweck wird aber dadurch erreicht, daß die Bahngesellschaften auf den Zeitpunkt des Überganges der Bahnen an den Bund das Deficit der Hülfskasse vollständig zu decken haben, beziehungsweise das fehlende Deckungskapital sich vom Rückkaufspreise abziehen lassen müssen.

5.

Zustand der Bahnanlagen etc. und Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

Aus den vorstehenden Erörterungen ergeben sich die Grundsätze für die Festsetzung des Anlagekapitals und des konzessionsmäßigen Reinertrages, welche für die Bemessung der Rückkaufsentschädigung maßgebend sind. Die Rückkaufsbestimmungen enthalten aber noch den Satz, daß die Bahn samt Zubehörden, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, jeweilen in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abgetreten werde. Wird dieser Verpflichtung kein Genüge geleistet, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Nach den Rückkaufsbestimmungen soll die Kaufsumme wenigstens den nachgewiesenen Anlagekosten gleichkommen. Der Bund muß demnach für die Bahn samt Zugehören wenigstens so viel bezahlen, als die Erstellung derselben gekostet hat, mit Ausnahme der Linien, welche von der Bahngesellschaft zu einem reduzierten Preise erworben worden sind. Der Begriff eines vollkommen befriedigenden Zustandes der Linien, für welche die vollen Erstellungskosten bezahlt werden müssen, berechtigt daher zu der Annahme, daß die Bahn samt allen Zugehören im Zeitpunkt des Überganges nicht bloß in betriebsfähigem Zustande sich befinde und in jeder Beziehung gut unterhalten sei, sondern daß auch für die durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwerte ein entsprechender Abzug gemacht werde. Mit Bezug auf die zu einem reduzierten Preise erworbenen Linien muß der Grundsatz angenommen werden, daß die bestehenden Anlagen und Einrichtungen vollkommen gut beschaffen seien und

wenigstens den Wert repräsentieren, welcher dafür auf Bauconto verrechnet worden ist. Nach dem vorerwähnten Begriffe ist ferner vorauszusetzen, daß die beim Rückkaufe bestehenden Anlagen und Einrichtungen nicht nur hinsichtlich der Beschaffenheit, sondern auch in Bezug auf deren Mengen, Ausdehnung, Zweckdienlichkeit u. s. w. den dannzumaligen Anforderungen des Verkehrs und der Betriebssicherheit vollkommen genügen.

Zur weitern Aufklärung dieser Punkte führen wir folgendes an.

Bekanntlich sind das Betriebsmaterial und einzelne Teile der festen Anlagen, wie Oberbau, mechanische Einrichtungen, Gebäulichkeiten, Brücken u. s. w., einer beständigen Abnutzung unterworfen, wodurch ein materieller Minderwert gegenüber den auf Bauconto verrechneten Kapitalbeträgen entsteht. Dieser Minderwert wird indessen nicht etwa successive vom Bauconto abgeschrieben. Dagegen wird, und zwar meistens unter der Bezeichnung eines Erneuerungsfonds, eine Reserve für die Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials angelegt und in die Passiven der Bilanz eingestellt.

Es ist nicht notwendig, alle Anlagen und Einrichtungen, an denen irgend eine Abnutzung oder ein Wertabgang konstatiert ist, sofort zu erneuern, indem solche Gegenstände ohne irgend welche Gefahr für die Betriebssicherheit bis zu einem gewissen Grade der Abnutzung weiter benützt werden können. Aus diesem Vorgange folgt aber, daß selbst bei einer gut unterhaltenen Bahn, deren Zustand unter Umständen als befriedigend angesehen werden darf, immerhin die vorhandene Abnutzung so stark ist, daß der dadurch entstandene Minderwert einzelner Objekte mehr als die Hälfte der auf dieselben verwendeten und auf Bauconto verrechneten Anlagekosten ausmachen kann.

Zum Beweise dieser Behauptung wollen wir z. B. annehmen, die Geleise einer Bahn, welche aus bestem Material erstellt wurden und während etwa 20 Jahren ohne Auswechslungen befahren werden können, seien bereits während 15 Jahren im Betriebe. Trotzdem kann der Zustand dieser Geleise scheinbar ein befriedigender sein, obschon drei Viertel der Gebrauchsdauer verstrichen und somit, nach Abzug des mutmaßlichen Erlöses aus dem Altmaterial, annähernd fünfzig Prozent des Neuwertes durch Abnutzung verloren sind. Auch erwähnen wir die Thatsache, daß für Mobilien und Gerätschaften der volle Anschaffungswert auf Bauconto figuriert, daß aber ein Erneuerungsfonds für diese Ausrüstungen nicht bestand und daß bezügliche Wertabschreibungen nicht vorgenommen wurden, solange die betreffenden Gegenstände noch vorhanden waren.

Analoge beständige Minderwerte sind bei allen einer Abnutzung unterworfenen Bahnanlagen und Betriebsmaterialien, namentlich auch

beim Rollmaterial, vorhanden. Dem gegenüber ist aber zu beachten, daß die Bahngesellschaften bei der Dotierung des Erneuerungsfonds lediglich darauf gesehen haben, daß der Fonds jederzeit genügte, um die Ausgaben für Erneuerungen aus demselben zu bestreiten. Es ist also Thatsache, daß bei jeder Gesellschaft ein beständiger Minderwert auf den Bahnanlagen und dem Betriebsmaterial vorhanden war und daß die bestehenden Reserven für Erneuerungszwecke ungenügend waren, diesen Minderwert zu decken.

Es wäre nun offenbar ungerecht, wenn der Bund für eine Bahn deren Neuwert oder sogar eine dem kapitalisierten Betriebsertrag entsprechende höhere Summe vergüten und als Gegenwert zu einem großen Teile abgenützte und daher minderwertige Objekte annehmen müßte. Gerade die Konzessionsbestimmung, daß unter allen Umständen mindestens das Anlagekapital zu vergüten sei, begründet den Anspruch, „den vollkommen befriedigenden Zustand" ohne Einschränkung zu fordern.

In unsern Berechnungen haben wir die vorhandenen Minderwerte nur mit Bezug auf den Oberbau und das Betriebsmaterial schätzungsweise ermittelt und von den Rückkaufsentschädigungen in Abzug gebracht. Wir fügen indessen bei, daß die angenommenen Minderwerte jedenfalls ein Minimum darstellen und daß die richtigen Beträge erst auf den Zeitpunkt der Übernahme festgestellt werden können. Zudem müssen wir uns vorbehalten, auch die Minderwerte auf den übrigen Anlagen und Einrichtungen in Abzug zu bringen.

Außer den vorerwähnten Abzügen von der Rückkaufsentschädigung infolge mangelhaften qualitativen Zustandes der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials werden sich die Bahngesellschaften aber auch bedeutende Abzüge für nicht vorhandene oder unzureichende Anlagen und Einrichtungen gefallen lassen müssen, insofern die Rückkaufsentschädigung nach dem Ertragswert ausgerichtet wird. Wir haben schon bei der Besprechung des Anlagekapitals darauf hingewiesen, daß der Bund jedenfalls in die Lage kommen werde, von den Bahngesellschaften die Ausführung verschiedener Ergänzungsarbeiten, wie Bahnhoferweiterungen, Anlage von Doppelgeleisen etc., oder die Vermehrung des Betriebsmaterials zu verlangen. Wir führen als allgemein bekannte Beispiele nur an die bevorstehenden Bahnhofumbauten in Basel, Olten, Bern (Güterbahnhof), Lausanne, Aarau, Zürich, St. Gallen und die vielen längst dringlichen Änderungen in kleinern Stationen, ferner die Ergänzung des Rollmaterials, speciell die Vermehrung der Güterwagen. Eine Entschädigung für solche schon vom heutigen Verkehr geforderte Bauten oder Anschaffungen ist aber vom Bunde

nur dann und so weit zu leisten, als die daherigen Kosten den Betrag der nach dem Ertragswert ermittelten Rückkaufsentschädigung übersteigen. Für den Fall, daß die Bahngesellschaften die nötigen Bauten und Anschaffungen nicht selbst rechtzeitig vornehmen, ist ein entsprechender Betrag von der Rückkaufsentschädigung abzuziehen. Dieser Anspruch ist auch keineswegs ein unbilliger, da die Bahngesellschaften aus dem bisherigen mangelhaften Zustand schon für die Reinertragsrechnung erheblich Gewinn gezogen haben, indem sie nicht bloß mit geringerm Kapitalaufwand einen für die vorhandenen Einrichtungen zu großen Verkehr bewältigten und dessen Einnahmen erhielten, sondern auch wesentlich an Betriebsausgaben sparten, die mit der Erweiterung der Bahnhöfe u. s. w. steigen. Die Feststellung dieser den Bahngesellschaften zu überbindenden Leistungen und der eventuellen Abzüge von der Rückkaufsentschädigung kann, wie wir bereits angedeutet haben, erst nach der Ankündigung des Rückkaufes stattfinden; dieselben werden aber ausdrücklich vorbehalten.

6.

Rechnungsergebnisse.

a.

Vorbemerkungen.

In den vorstehenden Abschnitten haben wir die Rückkaufsbestimmungen einer nähern Betrachtung unterzogen und an Hand derselben die Grundsätze festgestellt, welche nach unserer Auffassung bei der Festsetzung des Anlagekapitals, des durchschnittlichen Reinertrages und der Entschädigungssummen im Falle eines konzessionsmäßigen Rückkaufes auf den nächsten offenen Termin zur Anwendung kommen müssen.

Nachstehend lassen wir einige Erörterungen über den Begriff des Rechnungsjahres und über die in Betracht fallenden 10jährigen Rechnungsperioden folgen und gehen dann zu einer Besprechung und resümierenden Darstellung der Rechnungsresultate über.

Zunächst verweisen wir auf die Thatsache, daß bei allen Bahngesellschaften der Rechnungsabschluß jeweilen auf den 31. Dezember stattfindet. Sollten die Bestimmungen betreffend die Ermittlung des durchschnittlichen Reinertrages in dem Sinne aufgefaßt werden, daß das konzessionsmäßige Rechnungsjahr auf den Tag der Rückkaufsankündigung abzuschließen sei, so müßte der Zeitpunkt des Rechnungsabschlusses dementsprechend verlegt werden. Wie aus Beilage II ersichtlich ist, hätte dies aber zur Folge, daß z. B. die Rechnungsabschlüsse für die einzelnen Linien der Nordostbahn all-

jährlich auf 12 verschiedene Termine fallen würden. Eine solche Auffassung kann jedoch bei der Konzessionserteilung unmöglich bestanden haben. Die angeführten Bestimmungen können daher nur in dem Sinne gelten, daß die 10jährige Rechnungsperiode mit dem 31. Dezember desjenigen Jahres, welches der Rückkaufsankündigung unmittelbar vorangeht, abläuft und daß sich somit das einzelne Rechnungsjahr auf die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember erstreckt.

Gestützt auf diese Anschauung und veranlaßt durch die in den Abschlüssen der Bahnrechnungen gegebenen Verhältnisse, ist das Kalenderjahr auch unsern Rückkaufsberechnungen zu Grunde gelegt worden.

Wie sich aus den Rückkaufsbestimmungen ergiebt, sind die maßgebenden Berechnungen für den Rückkauf auf den nächsten offenen Termin bei der Gotthardbahn auf den durchschnittlichen Reinertrag der Jahre 1894—1903, bei der Jura-Simplon-Bahn und Wohlen-Bremgarten auf denjenigen der Jahre 1890—1899 und bei den übrigen hier in Betracht fallenden Bahnen auf die Jahre 1888—1897 abzustellen. Da die Betriebsergebnisse dieser beiden Perioden nur teilweise bekannt sind, so konnten die Berechnungen für die noch fehlenden Jahre vorläufig nur schätzungsweise vorgenommen werden. Um hierfür möglichst sichere Anhaltspunkte zu gewinnen, haben wir unsere Berechnungen zunächst auf die definitiven Rechnungsergebnisse der 10 Jahre 1886—1895 abgestellt.

Unsere Rückkaufsberechnungen erstrecken sich demnach auf vier verschiedene 10jährige Zeitabschnitte, nämlich:

1. Die Periode 1886—1895, welche, wie wir soeben erwähnt haben, zur Gewinnung von bestimmten Anhaltspunkten für die Berechnung der folgenden Perioden, sowie zu Vergleichungszwecken dient;

2. die Periode 1890—1899, welche für den Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn und der Linie Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten) und

3. die Periode von 1888—1897, welche für den Rückkauf der Nordostbahn, der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen auf den 1. Mai 1903 maßgebend ist, und

4. die Periode 1894—1903 zur Ermittlung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909.

Mit Bezug auf die Periode 1886—1895 fügen wir bei, daß die aus derselben abgeleiteten Berechnungen allerdings nur einen theoretischen Wert haben, dennoch aber von Bedeutung sind, weil sie gestatten, das bei den spätern definitiven Berechnungen zu befolgende Verfahren schon jetzt im ganzen Umfange formell festzusetzen.

Um eine richtige Grundlage für unsere Berechnungen zu erhalten, haben wir an Hand der Eisenbahnstatistik und der Geschäftsberichte der Bahnverwaltungen vorerst die „Betriebsergebnisse und Bilanzen der schweizerischen Hauptbahnen und der zugehörigen Nebenbahnen in den Jahren 1884—1893“ nach einem zweckentsprechenden Schema zusammengestellt und den betreffenden Verwaltungen zur Durchsicht und Rückäußerung vorgelegt, sowie Nachträge für die Jahre 1885—1894 und 1886—1895 erstellt. Die mit dem vorgenannten Titel versehene Arbeit wird in einer Separatausgabe dem gegenwärtigen Berichte beigelegt, kann aber, weil im Format der Eisenbahnstatistik gedruckt, dem Bundesblatte nicht beigefügt werden.

Aus der vorgenannten Arbeit haben wir für jede Bahn und für jede der angenommenen Perioden alle nötigen Berechnungen abgeleitet. Diese beziehen sich auf folgende Hauptpunkte:

den durchschnittlichen Reinertrag und den hiervon abgeleiteten Ertragswert;
das konzessionsmäßige Anlagekapital;
die Rückkaufsentschädigung;
die Eingangsbilanzen und die Betriebsbudgets für den Bund;
die Schlußbilanzen der Bahngesellschaften und die Liquidationsbetreffnisse für die Aktien.

Die Resultate aller Berechnungen sind in systematisch geordneten Tabellen zusammengestellt, welche diesem Berichte als Beilagen angefügt sind.

Indem wir auf diese Rechnungsbeilagen verweisen, beschränken wir uns hier darauf, die aus denselben sich ergebenden Schlußresultate kurz zusammenzufassen.

b.

Konzessionsgemäßer Reinertrag.

Die vollständige Ermittlung des konzessionsgemäßen Reinertrages setzt voraus, daß das Bahnnetz einer Gesellschaft während der ganzen 10jährigen Rechnungsperiode den gleichen Umfang gehabt habe. Wo dies nicht der Fall ist, hat eine schätzungsweise Ermittlung des Reinertrages der in einzelnen Jahren fehlenden Linien stattzufinden. Wenn innerhalb der 10jährigen Periode Linien in Abgang gekommen sind, so ist eine sachentsprechende Reduktion des Reinertrages vorzunehmen.

Beilage VII enthält die Nachweisung des Reinertrages, wie er sich aus den durchschnittlichen Betriebsergebnissen in den Jahren 1886—1895 (Beilage III) ergiebt, und zwar Beilage VII *a* die

Ertragsrechnung für den konzessionsgemäßen Rückkauf und Beilage VII *b* zur Vergleichung die allgemeine Gesellschaftsrechnung.

Auf Beilage VIII sind die Beträge nachgewiesen, welche in obigem Sinne dem Reinertrage beigefügt oder von demselben abgezogen werden müssen, wobei wir bemerken, daß für diese Schätzungen Berichtigungen an der Hand späterer Nachweise ausdrücklich vorbehalten werden.

Beilage IX *a—f* enthält den nach der vorstehenden Ausführung berechneten konzessionsmäßigen Reinertrag im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1890—1899, beziehungsweise 1888—1897 und 1894—1903.

Beilage X giebt eine Zusammenstellung des konzessionsgemäßen Reinertrages nach Jahren, für jede Gesellschaft im ganzen und per Bahnkilometer.

Wir lassen hier eine Zusammenstellung dieser Erträge und der aus denselben abgeleiteten Ertragswerte folgen.

	Reinerträge im Durchschnitt der Jahre 1886—1895. Fr.	**Reinerträge** im Durchschnitt der Jahre 1890—1899, 1888—1897 und 1894—1903. Fr.
Jura-Simplon-Bahn	9 423 061	10 182 151
Nordostbahn	8 931 926	9 194 209
Centralbahn	7 333 817	7 639 782
Vereinigte Schweizerbahnen	3 538 297	3 599 206
Gotthardbahn	6 212 978	7 331 786
Wohlen-Bremgarten	— 3 230	— 3 219
Zusammen	35 436 849	37 943 915

	Ertragswerte oder 25facher Reinertrag auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909. Fr.
Jura-Simplon-Bahn	254 553 775
Nordostbahn	229 855 225
Centralbahn	190 994 550
Vereinigte Schweizerbahnen	89 980 150
Gotthardbahn	183 294 650
Wohlen-Bremgarten	— 80 475
Zusammen	948 597 875

c.

Anlagekapital.

Die Beilage XI enthält unter der Rubrik „Kapitalwerte“ den Nachweis des konzessionsmäßigen Anlagekapitals, welches für die Festsetzung der Minimalentschädigung maßgebend ist. Die daherigen Beträge sind folgende:

	Auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909. Fr.
Jura-Simplon-Bahn	310 561 439
Nordostbahn	263 876 235
Centralbahn	164 559 220
Vereinigte Schweizerbahnen	87 675 927
Gotthardbahn	162 893 025
Wohlen-Bremgarten	232 357
Zusammen	989 798 203

Für die Gotthardbahn ist das Anlagekapital per Ende 1909 berechnet (ohne Subventionen).

Zur Vergleichung lassen wir hier noch eine Zusammenstellung folgen, in welcher der Kapitalwert der Rückkaufsobjekte in Prozenten der Ertragswerte ausgedrückt ist.

	Auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909. %
Jura-Simplon-Bahn	122,00
Nordostbahn	114,80
Centralbahn	86,16
Vereinigte Schweizerbahnen	97,44
Gotthardbahn	88,87
Wohlen-Bremgarten	— 288,78
Zusammen	104,84

d.

Rückkaufsentschädigungen.

Gemäß Beilage XI machen die Rückkaufsentschädigungen nach Abrechnung der Abzüge für materiellen Minderwert auf Oberbau und Betriebsmaterial folgende Beträge aus:

	Auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909. Fr.
Jura-Simplon-Bahn	288 154 203
Nordostbahn	244 434 347
Centralbahn	177 357 946
Vereinigte Schweizerbahnen	81 858 645
Gotthardbahn	172 371 182
Wohlen-Bremgarten	208 446
Zusammen	964 384 769

Dabei sind noch vorzubehalten die Abzüge für die in den vorliegenden Berechnungen nicht berücksichtigten Minderwerte für Unterbau, Hochbau u. s. w.

Bezüglich der in Beilage XI unter den Kapitalwerten aufgeführten „wahrscheinlichen Bauausgaben von 1896 bis 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909" im Gesamtbetrage von Fr. 102 059 201 ist zu bemerken, daß die Baulast für die Gemeinschaftsbahnhöfe auf die mitbenützenden Bahnen angemessen verteilt worden ist, daß die betreffenden Schätzungen niedrig gehalten sind und daß zudem ein erheblicher Abzug zu gunsten der Bahngesellschaften gemacht wurde für diejenigen Bauten, welche in ihrem Umfange auf einen größern Verkehr berechnet sind, als auf den für den Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund vorauszusehenden.

Zwischen den Ertragswerten und den Kapitalwerten ergeben sich ohne Berücksichtigung der Abzüge für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte folgende Differenzen:

	Überschuß der Rückkaufsentschädigung über den Kapitalwert auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909. Fr.
Centralbahn	26 435 330
Vereinigte Schweizerbahnen	2 304 223
Gotthardbahn	20 401 625
Zusammen	49 141 178

	Überschuß der Rückkaufsentschädigung über den Ertragswert auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909. Fr.
Jura-Simplon-Bahn	56 007 664
Nordostbahn	34 021 010
Wohlen-Bremgarten	312 832
Zusammen	90 341 506

e.

Eingangsbilanzen und Betriebsbudgets für den Bund.

Die Beilage XII enthält die Eingangsbilanzen für den Bund, d. h. die Zusammenstellung der Aktiven und Passiven auf Grund der auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909 berechneten Rückkaufsentschädigungen und der hierfür zu übernehmenden Kapitalwerte. Indem wir auf die angeführte Tabelle verweisen, erwähnen wir hier nur, daß die Aktiven neben den auf Bauconto verwendeten Beträgen auch den Kapitalwert der Materialvorräte und das verfügbare Betriebskapital umfassen. In den Passiven figurieren neben dem Kapital für die Rückkaufsentschädigung und dem Betriebskapital auch die Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag und die Abzüge von der Rückkaufsentschädigung für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte. Diese letztern werden in den Passiven unter dem Titel von Reserven aufgeführt. Die Differenz zwischen den Aktiven und Passiven repräsentiert den für die zu entrichtenden Entschädigungen maßgebenden Überschuß der Ertragswerte über die Kapitalwerte.

Bei der Aufstellung der Betriebsbudgets (Beilage XIII *a, b, c*) war zunächst auf den wahrscheinlichen Zinsfuß Rücksicht zu nehmen, welchen der Bund für das zur Entrichtung der Rückkaufsentschädigungen aufzunehmende Kapital zu bezahlen haben wird. Wir haben unseren Berechnungen den Zinsfuß von 4, 3½ und 3 % zu Grunde gelegt. Bei einer Verzinsung à 4 % haben wir auf der Kapitalemission einen Kursgewinn von 5 %, bei einer Verzinsung à 3½ Geldbeschaffung al pari und bei 3 % einen Emissionsverlust von 5 % angenommen.

Im Hinblick auf künftige Verhältnisse, welche eine Tilgung des Anlagekapitals der schweizerischen Bahnen als notwendig erscheinen lassen, haben wir in den vorerwähnten Betriebsbudgets für den Bund die Amortisation eines bestimmten Kapitalbetrages vorgesehen. Die zu amortisierende Summe muß nach unserer Ansicht die ganze Kapitalauslage des Bundes, mit Ausnahme des Betriebsmaterials, des verfügbaren Betriebskapitals und der Materialvorräte, umfassen. Bezüglich der Amortisation des Wertes des Betriebsmaterials ist zu beachten, daß ein Teil desselben durch die Einlagen in den Erneuerungsfonds bereits gedeckt wird und eine Tilgung des Restes nicht erforderlich erscheint, da auch bei den ausländischen Bahnen das Betriebsmaterial größtenteils nicht unentgeltlich an den Staat übergeht, daher die Parität gegenüber dem Auslande durch die vorgeschlagene Beschränkung der Amortisation nicht beeinträchtigt wird. Wir haben dabei angenommen, daß die

Amortisation in 60 Jahren, d. h. ungefähr bis zum Ablauftermin der zur Zeit bestehenden Konzessionen durchzuführen sei.

Zur weitern Orientierung fügen wir bei, daß für die Verzinsung und die Amortisation des zu tilgenden Kapitals, in Prozenten dieses letztern ausgedrückt, alljährlich folgende Aufwendungen erforderlich sind:

Kapitalzins.	Amortisation.	Zusammen.
%	%	%
4	0,4202	4,4202
3,5	0,5089	4,0089
3	0,6133	3,6133

Der Beilage XIII *a*, *b* und *c* entnehmen wir die nachfolgenden Angaben über das vom Bunde auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909 zu beschaffende Kapital und den zur Verzinsung desselben zu Gebote stehenden Reinertrag.

	Verzinsliches Kapital.	Durchschnittlicher Reinertrag.	
		Absolut.	In %.
	Fr.	Fr.	
Bei einem Kapitalzins à 4 %	970 454 014	42 408 250	4,37
" " " à 3½ "	1 021 530 541	42 408 250	4,15
" " " à 3 "	1 072 607 068	42 408 250	3,95

Wegen der Weitläufigkeit der Darstellungen müssen wir uns an dieser Stelle auf eine vergleichende Zusammenstellung der in den Betriebsbudgets nachgewiesenen Ertragsüberschüsse, beziehungsweise Ertragsausfälle (durch Minuszeichen erkenntlich) beschränken.

Überschuss des Reinertrages über die Zinsen- und Amortisationsbeträge im Jahr 1903 bezw. 1909.

	Kapitalzins zu 4 %.	Kapitalzins zu 3½ %.	Kapitalzins zu 3 %.
	Fr.	Fr.	Fr.
Jura-Simplon-Bahn .	— 678 448	— 71 776	614 889
Nordostbahn . . .	— 651 390	— 123 375	474 265
Centralbahn	614 845	998 712	1 433 084
Ver. Schweizerbahnen	402 440	579 005	778 972
Gotthardbahn . . .	374 332	736 443	1 146 324
Wohlen-Bremgarten .	— 11 354	— 10 927	— 10 444
Zusammen	50 425	2 108 082	4 437 090

Überschuss des Reinertrages über die Zinsenbeträge im Jahr 1903 bezw. 1909.

	Kapitalzins zu 4 %. Fr.	Kapitalzins zu 3½ %. Fr.	Kapitalzins zu 3 %. Fr.
Jura-Simplon-Bahn .	366 699	1 270 604	2 325 159
Nordostbahn . . .	257 463	1 043 991	1 961 606
Centralbahn	1 291 725	1 867 255	2 538 707
Ver. Schweizerbahnen	689 976	949 210	1 251 651
Gotthardbahn . . .	994 847	1 533 607	2 162 160
Wohlen-Bremgarten .	— 10 621	— 9 986	— 9 245
Zusammen	3 590 089	6 654 681	10 230 038

f.

Schlußbilanzen der Bahngesellschaften und Liquidationsbetreffnisse für die Aktien.

Für die Liquidation der Bahngesellschaften fallen nicht nur die oben ermittelten Rückkaufsentschädigungen in Betracht, sondern es sind den Aktiven hinzuzufügen deren verfügbare Mittel, Liegenschaften und Nebengeschäfte, während als Passiven in Abzug kommen die konsolidierten Anleihen, die schwebenden Schulden, die Hülfskassendeficite und die rückzahlbaren Subventionen. Im übrigen verweisen wir auf die Beilagen XIV und XV.

7.

Schlußbetrachtungen.

Nachdem wir nunmehr die Grundsätze, welche uns für die Feststellung der Rückkaufsentschädigungen maßgebend erscheinen, entwickelt und die erhaltenen Rechnungsresultate mitgeteilt haben, können wir mit Genugthuung konstatieren, daß die Ergebnisse befriedigend sind; denn es ergiebt sich über Verzinsung und Amortisation des Rückkaufspreises hinaus bei Annahme eines Zinsfußes von 4 % ein Überschuß von Fr. 50 425, bei einem solchen von 3½ % von Fr. 2 108 082 und bei einem Zinsfuß von 3 % ein Überschuß von Fr. 4 437 090.

Es ist nun allerdings zu erwarten, daß die Bahngesellschaften aus verschiedenen Gründen eine Erhöhung der Entschädigungen beanspruchen werden. Wir haben diese Einwendungen nicht zu fürchten, da wir unsere Annahmen, soweit dieselben nicht auf positiven Ergebnissen, sondern auf Schätzungen beruhen, tief gehalten, d. h. eher zu gunsten der Bahngesellschaften gerechnet

haben, um alle Selbsttäuschungen auszuschließen. Sollten aber unsere Voraussetzungen in einzelnen Punkten nicht zutreffen, so ist eine so große Limite gegeben, daß der Bund auch bei erheblicher Erhöhung des Rückkaufspreises kein finanzielles Risiko läuft, und zwar um so weniger, als aller Voraussicht nach mit einem Zinsfuß von höchstens 3½ % wird gerechnet werden können.

Im fernern ist nicht zu übersehen, daß, wie wir in Abschnitt II dieses Berichtes nachgewiesen haben, trotz erheblicher Verbesserungen im Betriebe wesentliche Ersparnisse auf den Betriebskosten sich erzielen lassen und Erleichterungen im Tarifwesen eingeführt werden können, ohne die Betriebseinnahmen zu gefährden. Es darf daher der Überschuß der Betriebsbudgets der Beilage XIII als Minimalertrag bezeichnet werden.

8.

Auszahlungsmodus.

Zu besprechen ist noch die Frage, in welcher Weise die Auszahlung der Rückkaufssumme an die Aktionäre erfolgen soll. Aus den Mitteilungen in Abschnitt II, 1 *c* dieses Berichtes ist zu entnehmen, daß bei den Verstaatlichungen im Ausland verschiedene Verfahren eingeschlagen worden sind, indem jeweilen Gründe der Zweckmäßigkeit entscheidend waren.

Vorerst ist hervorzuheben, daß nach dem Wortlaute der Konzessionen die Gesellschaften berechtigt sind, das ermittelte Rückkaufskapital in bar zu verlangen und die Befriedigung der Gesellschaftsgläubiger ohne Mitwirkung des Bundes vorzunehmen. In diesem Falle müßte der Bund ein Anleihen von Fr. 1 021 530 541 aufnehmen. Allein es ist nicht anzunehmen, daß dieser Fall thatsächlich eintreten werde.

Vorerst liegt es im Interesse der konsolidierten Anleihen der Bahngesellschaften, zu verhindern, daß durch Abwarten der Verfalltermine der zum Teil sehr langsichtigen Anleihen die Liquidation des Gesellschaftsvermögens in infinitum verzögert werde. Der Bund kann denselben in der Weise entgegenkommen, daß er die konsolidierten Anleihen beim Rückkaufe übernimmt und deren Betrag von der Rückkaufssumme in Abrechnung bringt, und zwar zu demjenigen Kurs, welcher sich unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Zinsfuß, der für Bundesanleihen maßgebend ist, und demjenigen der zu übernehmenden Anleihen ergiebt.

Der Rest der Rückkaufssumme kann entrichtet werden in bar oder durch Ausgabe von Rententiteln. Der Aktionär hat das Recht, Barzahlung zu verlangen, während es für den Bund vorteilhafter wäre, von der Beschaffung der Gelder durch Emission von Anleihen befreit zu sein. Da es sich um Aufbringung von 344 Mil-

lionen handeln würde (Rückkaufsentschädigungen, Beitrag für Ergänzungsanlagen und Betriebskapital Fr. 1 021 530 541 weniger Fr. 677 756 200 an Obligationen), wäre es angenehm, der Mühe für Beschaffung der Geldmittel enthoben zu sein. Das ist am einfachsten zu erreichen durch Bezahlung der Rückkaufsentschädigung vermittelst Ausgabe von Rententiteln, deren Modalitäten, Zinsfuß, Zinstermin u. s. w. von den zur Zeit der Emission waltenden Geldverhältnissen abhängig sind. Von vornherein ist nur festzuhalten, daß deren Amortisation bis etwa 1962 vorzusehen ist. Es ist anzunehmen, daß auch den Aktionären die Verabfolgung solcher Rententitel Konvenienz bieten wird; dem Bunde ist ja für die bezüglichen Verhandlungen die Möglichkeit geboten, die Kosten, welche er für Barbeschaffung der Gelder aufzuwenden hätte, zu gunsten der Aktionäre bei Vereinbarung der Umtauschmodalitäten in Rechnung zu bringen. Unter diesen Umständen wird es auch dem Aktionär dienen, der Mühe der Neuanlage des Kaufpreises enthoben zu sein. Bei diesen Finanzoperationen wird darauf Bedacht zu nehmen sein, einen Zinsfuß zu wählen, der die Unterbringung eines thunlichst großen Teiles der Titel im Inlande ermöglicht.

Sollte eine Verständigung über die Abfindung der Aktionäre mit Rententiteln nicht möglich sein, wäre ein Bundesanleihen zu kontrahieren. Dessen Emission könnte deswegen nicht auf Schwierigkeiten stoßen, da es sich bei diesem Eisenbahnanleihen nicht um eine unproduktive Schuld handelt, die aus den allgemeinen Staatseinnahmen zu verzinsen und zu amortisieren ist, sondern um ein Anleihen, dessen Gegenwert in einem rentabeln Kaufsobjekt besteht. Von einer Schuldenlast, die den Kredit des Landes bedroht, kann im Ernste nicht gesprochen werden, wenn nachgewiesen ist, daß der Ertrag des erworbenen Objektes über Verzinsung und Amortisation hinaus einen sichern Überschuß ergiebt.

Der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen stehen daher auch vom finanziellen Standpunkte aus keine Bedenken entgegen.

V.

Organisation der Staatsbahnverwaltung.

Wenn der Staatsbahnbetrieb der auf ihn gesetzten Erwartung entsprechen soll, die volkswirtschaftlichen Interessen des ganzen Landes ohne alle Nebenrücksichten zu fördern, ist es notwendig, der Staatsbahnverwaltung eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung zu sichern. Auf der einen Seite ist der Gefahr zu begegnen, daß die umfassende und weitverzweigte Organisation in der Hand des Bundesrates ein Werkzeug werde, das

in seiner Centralisation zu politischen Einflüssen mißbraucht werde. Anderseits ist zu vermeiden, daß eine mächtige Bahnverwaltung einen Staat im Staate bilde, so daß sich Konflikte zwischen dem Bundesrat und der Bahnverwaltung entwickeln können. Wenn auf der einen Seite der Eisenbahnbetrieb die thunlichste Konzentration aller Kräfte erfordert, um eisenbahntechnisch die besten Resultate zu erreichen, ist anderseits dessen Organismus unserer politischen Entwicklung gemäß zu gestalten, welche jeder Bureaukratie widerstrebt und gebührende Berücksichtigung der kantonalen und lokalen Interessen fordert. Es wird daher Aufgabe der Organisation der Staatsbahnverwaltung sein, diese widerstreitenden Gesichtspunkte nach Möglichkeit zu versöhnen und eine Form zu finden, die unsern eigenartigen politischen Anschauungen und Institutionen angepaßt ist. Wir werden daher bei aller Anerkennung des Guten, das in der Einrichtung der Staatsbahnverwaltungen anderer Länder enthalten ist, eine Form wählen müssen, die in thunlichem Anschluß an das bisher bei den schweizerischen Privatbahnen Bewährte speciell für unser Land sich eignet.

In unserm Entwurfe zu einem Bundesgesetze betreffend die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundeseisenbahnen haben wir daher das Prinzip vorangestellt, daß diese Verwaltung eine Abteilung der Bundesverwaltung bildet und daher der Oberleitung der Bundesbehörden unterstellt ist. Diese Einfügung der Staatsbahnverwaltung in die allgemeine Bundesverwaltung erfordert, daß Jahresrechnung und Geschäftsbericht derselben gleich zu behandeln sind, wie bei den andern Zweigen der Bundesverwaltung; deren Genehmigung fällt in die Kompetenz der Bundesversammlung, und es würde konstitutionell nicht angehen, einer andern Instanz die endgültige Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes zu übertragen. Sodann kann auch nur der Bundesversammlung die Kompetenz zugeschieden werden, über den Ausbau des Netzes zu entscheiden und zwar auf dem Wege der Bundesgesetzgebung, durch Erlaß von Specialgesetzen, welche dem Referendum unterliegen; gleich zu behandeln ist die Verstaatlichung solcher Bahnlinien, welche nicht in die erste Operation einbezogen sind. Immerhin werden auch diese Angelegenheiten von den Organen der Staatsbahnverwaltung vorzuberaten und vorzubereiten sein.

Was nun die speciellen Organe der Staatsbahnverwaltung betrifft, so ist die Betriebsleitung einer Generaldirektion zu übertragen, die alle Geschäfte direkt zu behandeln und zu erledigen hat, welche der Natur der Sache nach für das ganze Land und für das gesamte Bahnnetz einheitlich geregelt werden müssen, insbesondere den Erlaß der Reglemente, Instruktionen und Dienst-

vorschriften, das gesamte Tarifwesen, die Kontrolle der Betriebseinnahmen, die Feststellung der Fahrpläne, die Vereinbarung der Verträge mit andern Bahngesellschaften über Anschlußverhältnisse u. s. w., den Abschluß der größern Lieferungsverträge. Dagegen ist den der Generaldirektion unterstellten Kreisdirektionen die Besorgung aller der Geschäfte zu überlassen, welche eine Decentralisation des Dienstes gestatten; dazu gehören namentlich der Unterhalt und die Bewachung der Bahn, die Ausführung von Ergänzungsbauten, die Handhabung der Bahnpolizei, der Fahrdienst, der Zugsdienst, der Expeditionsdienst und der Werkstättenbetrieb, die Behandlung der internen Reklamationen und der Haftpflichtansprüche. Alle diese Geschäftszweige eignen sich zur Behandlung in kleinerm Kreise, allerdings nach Maßgabe von durch die Generaldirektion zu sichernden einheitlichen Grundsätzen.

Es würde nun den bei uns geltenden Verwaltungsnormen widersprechen, wenn die Generaldirektion in Verbindung mit den Kreisdirektionen diese Betriebsleitung ganz selbständig, nur unter der Kontrolle des Bundesrates und der Bundesversammlung führen würde. Wir sind gewöhnt, die Beratung und den Entscheid wichtiger Fragen einem größern Kollegium zu übertragen, dessen zahlreicherer Personalbestand mannigfaltige Gesichtspunkte und Ansichten zur Geltung bringt und dessen Zusammensetzung ermöglicht, den verschiedenen Verkehrsgruppen und lokalen Interessen ein maßgebendes Gehör zu verschaffen. Im Anschluß an die bei den Privatbahngesellschaften bestehenden Einrichtungen schlagen wir daher einen Verwaltungsrat vor, welchem die Aufsicht über die gesamte Betriebsleitung zusteht und welcher insbesondere zu behandeln hat: das Jahresbudget, die Jahresrechnung und den Geschäftsbericht, die grundsätzlichen Entscheide in Tarif- und Fahrplansachen, die Ratifikation wichtiger Verträge mit andern Bahnen, die Genehmigung wichtiger Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge, die Wahl der Dienstvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen, die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien u. s. w. Bezüglich des Tarifwesens machen wir besonders darauf aufmerksam, daß unseres Erachtens die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation endgültig Sache des Verwaltungsrates sein soll und nicht etwa der Bundesgesetzgebung vorzubehalten ist. Zur sachlichen Behandlung dieser ebenso komplizierten wie wichtigen Gegenstände eignet sich nicht eine politische Behörde, sondern nur eine Verwaltungsbehörde, welche die erforderliche Sachkenntnis besitzt.

Mit dieser Gliederung in Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen ist nun die eisenbahntechnische Seite der Staats-

bahnverwaltung abgeschlossen und von diesem Standpunkte aus dürfte es dabei sein Bewenden haben. Unseres Erachtens sind aber noch weitere eisenbahnpolitische Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Der Organismus der Staatsbahnverwaltung ist mit weitern Kreisen in Verbindung zu bringen und es ist namentlich auch den Kantonen eine Mitwirkung zu sichern. Diese kann nun nicht erreicht werden durch eine Einmischung in die Verwaltung, da der Eisenbahnbetrieb thunlichst rasch und einheitlich arbeiten muß und alle Hemmungen nach Möglichkeit fern zu halten sind. Ohne Anstand kann aber eine Behörde geschaffen werden, welche bei der Ernennung des Verwaltungsrates mitwirkt und durch Begutachtung der wichtigsten Eisenbahnfragen, namentlich in Tarif- und Fahrplansachen ihren Einfluß geltend machen kann. Diese Behörde, der Eisenbahnrat, soll aus der Wahl der Kantone hervorgehen, die auf je 50 000 Einwohner oder einen Bruchteil dieser Zahl ein Mitglied ernennen; damit ist die unmittelbare Mitwirkung des Volkes und der Kantone bei Ernennung der Eisenbahnverwaltung gesichert und die Abtrennung derselben von der politischen Behörde, der Bundesversammlung, gegeben, insoweit eine solche Abtrennung konstitutionell überhaupt zulässig ist.

Nachdem wir hiermit die prinzipiellen Gesichtspunkte, die uns bei Abfassung des Entwurfes geleitet haben, kurz angedeutet, gehen wir zur Besprechung der einzelnen Bestimmungen über.

1.

Oberleitung der Verwaltung.

Dem Nationalrat und Ständerat steht laut Bundesverfassung die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes für die gesamte Bundesverwaltung zu und damit auch für die Staatsbahnverwaltung. Wenn diese Funktionen der Bundesversammlung entzogen und einer speciellen Eisenbahnbehörde übertragen werden wollten, würde damit ein Staat im Staate geschaffen, der zu den fatalsten Komplikationen führen müßte. Die Unterordnung der Staatsbahnverwaltung unter die gesamte Staatsverwaltung ist grundsätzlich festzuhalten.

Der Verwaltungsrat der Staatseisenbahnen ist zu wählen durch die Bundesversammlung (11 Mitglieder), den Eisenbahnrat (11 Mitglieder) und den Bundesrat (17 Mitglieder), damit bei dessen Zusammensetzung berücksichtigt werden die politische Aufsichtsbehörde, die direkte Volksvertretung in Eisenbahnsachen und die

technische Fachkenntnis und Vertrautheit mit den Verkehrsinteressen. Wir nehmen nämlich an, daß die vereinigte Bundesversammlung die ihr zufallenden Wahlen aus ihrer Mitte treffen werde und daß die kantonalen und lokalen Interessen ihre Vertretung durch die Wahlen des Eisenbahnrates finden werden; damit die Wahrung der allgemeinen Verkehrsinteressen und der fachmännischen Verwaltungsprinzipien in ausreichender Zahl gesichert werde, haben wir dem Bundesrate die Ernennung einer größern Zahl von Mitgliedern vorbehalten. Dabei gehen wir von der bestimmten Voraussetzung aus, daß der Bundesrat durch die von ihm zu treffenden Ernennungen eine unparteiische Vertretung von Handel und Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft im Verwaltungsrate herbeiführen und die Ergänzungen in der Art der Zusammensetzung dieser Behörde vornehmen werde, welche erforderlich erscheinen, nachdem Bundesversammlung und Eisenbahnrat ihre Wahlen getroffen haben.

Dem Bundesrate haben wir ferner die Ernennung der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen vorbehalten. Diese Mitglieder sind Beamte der Bundesverwaltung, deren Ernennung steht daher gemäß Art. 102, Ziff. 6, der Bundesverfassung dem Bundesrate zu, falls nicht ausnahmsweise eine andere Wahlbehörde aufgestellt wird, wozu keine Veranlassung vorliegt. Bei aller administrativen Selbständigkeit für die ihnen zugewiesenen Obliegenheiten dürfen diese Direktionen keine gewissermaßen dem Bundesrate gleichgestellte Behörde bilden, sondern sie müssen sich in die übrige Bundesverwaltung als gleichartiger Organismus ein- und unterordnen.

Durch Vermittlung des Bundesrates und nicht etwa direkt sind sodann der Bundesversammlung vorzulegen die Jahresrechnung und der Geschäftsbericht, sowie Anträge auf Erstellung neuer Linien und Übernahme bereits bestehender. Die definitive Feststellung des Jahresbudgets der Bundesbahnen wird dem Bundesrate vorbehalten. Demselben wird ferner zugewiesen der Erlaß einer Vollziehungsverordnung zu diesem Organisationsgesetze, und zwar schon aus dem äußerlichen Grunde, daß diese Vollziehungsverordnung erlassen sein muß, bevor die Organe der Staatsbahnverwaltung überhaupt in Funktion treten können.

Sodann ist die Stellung zu präcisieren, welche der Bundesrat, beziehungsweise das Eisenbahndepartement, als Aufsichtsbehörde gegenüber der Staatsbahnverwaltung einzunehmen hat. Die Erwägung liegt nahe, daß die besondere Aufsicht, welche jetzt gegenüber den Privatbahnen im öffentlichen Interesse geübt wird, gegen-

über einem Zweige der Staatsverwaltung überflüssig werde, da die letztere eo ipso auch nur die allgemeinen Interessen zu vertreten habe; durch Fortführung einer besondern Kontrolle werde nur ein überflüssiger und hemmender Dualismus geschaffen. Anderseits ist nicht zu übersehen, daß neben der Staatsbahnverwaltung noch eine Reihe von Privatbahnen vorhanden sein wird, daß zwischen diesen Kategorien von Bahnen die verschiedensten Beziehungen bestehen, welche gegebenen Falls eine Intervention einer neutralen Behörde wünschenswert erscheinen lassen. Auch das Publikum wird weniger der Befürchtung zugänglich sein, daß seine Wünsche und Begehren bei der Staatsbahnverwaltung aus fiskalischen Gründen weniger Entgegenkommen finden werden, als jetzt bei der Aufsichtsbehörde, wenn auch die Staatsbahnverwaltung unter der Kontrolle der letztern steht. Um diesen öfter geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen, schlagen wir vor, dem Bundesrate die Ausübung der gleichen Befugnisse auch gegenüber den Staatsbahnen zu übertragen, welche ihm den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hierfür bei den Bundesbahnen vorhanden sind.

2.

Eisenbahnrat.

Wie schon bemerkt, soll die Wahl des Eisenbahnrates den Kantonen zustehen, damit der konstitutionelle Dualismus zwischen Bund und Kantonen auch in der Eisenbahnverwaltung seinen Ausdruck finde. Aus dem gleichen Grunde sollen auch die Kantone die Wahlart für ihre Vertreter bestimmen und nur darin beschränkt sein, daß nicht mehr als ein Vertreter der Kantonsregierung angehören soll. Diese Beschränkung soll die Vertretung der verschiedenen Interessentengruppen begünstigen. Auf Grundlage der Volkszählung von 1888 würden Vertreter erhalten:

	Wohnbevölkerung.	Vertreter.
Zürich	337 183	7
Bern	536 679	11
Luzern	135 360	3
Uri	17 249	1
Schwyz	50 307	2
Unterwalden, ob dem Wald .	15 043	1
Unterwalden, nid dem Wald .	12 538	1
Glarus	33 825	1
Übertrag	1 138 184	27

	Wohnbevölkerung.	Vertreter.
Übertrag	1 138 184	27
Zug	23 029	1
Freiburg	119 155	3
Solothurn	85 621	2
Baselstadt	73 749	2
Baselland	61 941	2
Schaffhausen	37 783	1
Appenzell A.-Rh.	54 109	2
Appenzell I.-Rh.	12 888	1
St. Gallen	228 174	5
Graubünden	94 810	2
Aargau	193 580	4
Thurgau	104 678	3
Tessin	126 751	3
Waadt	247 655	5
Wallis	101 985	3
Neuenburg	108 153	3
Genf	105 509	3
	2 917 754	72

Dem Eisenbahnrat steht die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates zu. Außerdem soll er wichtige Fragen des Eisenbahnverkehrs begutachten, die ihm vom Bundesrat, von einer Kantonsregierung oder vom Verwaltungsrat zur Behandlung überwiesen werden oder deren Begutachtung aus seiner eigenen Mitte angeregt wird. Diese Begutachtung bezweckt eine Vorberatung wichtiger Gegenstände durch die Volksvertretung, damit neben den eisenbahntechnischen Gesichtspunkten auch die Wünsche des Volkes und der Kantone maßgebenden Einfluß erhalten. Wenn diese Gutachten auch nicht formell verbindlich sind für die Entscheidung der Verwaltungsbehörden, werden sie doch von denselben reiflich in Erwägung zu ziehen sein. Die öffentlichen Sitzungen finden in der Regel jährlich zweimal am Sitze der Staatsbahnverwaltung statt; eine weitere Versammlung soll nur wegen dringender Geschäfte einberufen werden. Gegenstände der Begutachtung werden namentlich sein: neue wichtige Zugsverbindungen, grundsätzliche Tarifänderungen, Übernahme bestehender und Erstellung neuer Bahnlinien, Änderungen in der Organisation der Staatsbahnverwaltung. Für wichtige Tarif- und Fahrplanangelegenheiten wird die Begutachtung obligatorisch erklärt. Damit die bezüglichen Beratungen fruchtbar werden, erscheint es zweckmäßig, zur Vorberatung eine ständige Kommission zu ernennen.

3.

Einteilung des Bahnnetzes.

Der Umfang des künftigen Staatsbahnnetzes, das für einmal 2646 Kilometer umfassen soll, würde vom bahntechnischen Standpunkte aus die einheitliche Leitung durch eine Direktion gestatten. Aus den oben entwickelten Gründen empfiehlt sich aber thunlichste Decentralisation eintreten zu lassen durch Übertragung gewisser Funktionen an Kreisdirektionen. Bei Bestimmung der Zahl dieser Direktionen sprechen die Motive eisenbahntechnischer Natur für eine reduzierte Anzahl dieser Kreise, da namentlich in Eisenbahnsachen die zu starke Gliederung in kleinere Abteilungen Hemmungen und unnützen Kostenvermehrungen ruft. Wir haben daher nur drei Kreise in Aussicht genommen, einen westlichen, einen mittleren und einen östlichen.

Die Umschreibung der Kreise muß einer Vollziehungsverordnung vorbehalten werden, da es wahrscheinlich ist, daß die Erfahrungen mit der zuerst eingeführten Zuteilung der einzelnen Bahnlinien nach Ablauf einer kürzern Periode kleinere Änderungen wünschbar machen werden. Für solche Modifikationen, die nach Eintritt des Bedürfnisses rasch durchgeführt werden sollen, ist der Weg der Gesetzesrevision zu umständlich und schleppend.

4.

Organe der Verwaltung.

a.

Verwaltungsrat.

Bezüglich der Wahl desselben verweisen wir auf das oben Gesagte. Wenn alle Kreise vertreten werden sollen, deren Berücksichtigung aus sachlichen Gründen angezeigt erscheint, ist die Zahl von 39 nicht zu hoch gegriffen. Damit die Staatsbahnverwaltung selbständig und nicht bloß ein Ausschuß der Bundesversammlung werde, ist die von uns vorgeschlagene Ausschlußbestimmung erforderlich: von den durch den Bundesrat und den Eisenbahnrat zu wählenden Mitgliedern darf keines Mitglied der Bundesversammlung sein. Ebensowenig können Mitglieder des Eisenbahnrates Mitglieder des Verwaltungsrates werden, damit nicht eine Ämterkumulation stattfinde und von den nämlichen Personen Funktionen ausgeübt werden, die sich gerade ergänzen und verschiedene Gesichtspunkte zur Geltung bringen sollen.

Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates ist in Anlehnung an die Organisation der bestehenden schweizerischen Bahngesellschaften umschrieben, da es uns zweckmäßig erscheint, das in bisheriger Erfahrung Bewährte beizubehalten und sachgemäß weiter zu bilden. Die einzelnen Bestimmungen des Art. 20 enthalten daher für alle, die mit den Einrichtungen einer unserer Bahnen bekannt sind, nichts Neues und wir glauben daher, von einer Motivierung dieser Detailvorschläge absehen zu können, nachdem wir die Gesichtspunkte, die für die Ausscheidung der Kompetenzen zwischen den Bundesbehörden und der Bahnverwaltung maßgebend sind, schon oben erörtert haben.

Art. 22 nimmt zur Vorberatung der Geschäfte des Verwaltungsrates eine ständige Kommission von 7 Mitgliedern in Aussicht. Es ist außer Zweifel, daß der Einfluß dieser Kommission ein bedeutender werden und die Geschäftsleitung thatsächlich in der Hauptsache in der Hand dieser Kommission und der Generaldirektion liegen wird. Auf der andern Seite ist aber nicht zu übersehen, daß diese Institution für eine gründliche Prüfung der Geschäfte sehr förderlich ist, indem sich das große Kollegium des Verwaltungsrates zu einer Diskussion der Einzelheiten der Vorlagen doch nicht wohl eignet.

Zur Behandlung von Specialfragen, die besondere technische oder kommerzielle Kenntnisse erfordern, oder sonst separate Vorberatung wünschbar erscheinen lassen, können Specialkommissionen ernannt werden.

Wenn die Verwaltung richtig funktionieren und die nötige Unterordnung der Kreisdirektionen und der Beamten unter die Generaldirektion im Interesse des Dienstes gewahrt bleiben soll, ist es geboten, jeden direkten Verkehr der Kommissionen mit diesen Organen nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zu gestatten. Jede Einmischung durch Hinterthüren ist vom Übel und zum voraus streng zu untersagen. Es kann den Beamten nur angenehm sein, gegen indiskrete Interventionen durch gesetzliche Bestimmungen geschützt zu sein.

Wenn eine intensive Überwachung der Thätigkeit der Generaldirektion und eine wirkliche Mitarbeit an der Verwaltung stattfinden soll, ist eine regelmäßige Versammlung des Verwaltungsrates, mindestens sechsmal im Jahre erforderlich.

Die übrigen Vorschriften erfordern keine besondere Begründung.

b.

Generaldirektion.

Die Generaldirektion ist das Hauptorgan der Staatsbahnverwaltung; von ihrer richtigen Zusammensetzung ist der geordnete Gang der Geschäfte und die gute Leitung des Betriebes abhängig. Alle Hauptzweige des Eisenbahndienstes müssen in derselben ihren verantwortlichen Vorsteher haben, während die maßgebenden Entscheide nach kollegialischer Beratung zu treffen sind. Das von uns vorgeschlagene Departementalsystem mit gemeinsamer Beschlußfassung in wichtigen Fragen steht so in Übereinstimmung mit den in unsern öffentlichen Verwaltungen üblichen Organisationen und mit den bestehenden Einrichtungen der schweizerischen Bahnverwaltungen, daß wir von einer einläßlichen Motivierung absehen dürfen. Wir fügen nur bei, daß sich dieses System bei unsern Privatbahnverwaltungen bisher bewährt hat.

Es ist für die Generaldirektion die Zahl von fünf bis sieben, Mitgliedern in Aussicht genommen, damit ihre besondere Vertretung finden der Betriebsdienst im engern Sinne (Expeditionsdienst Zugdienst und Fahrdienst), der Bahnunterhaltungsdienst (mit Inbegriff der Ergänzungs- und Umbauten), der kommerzielle Dienst (Tarifwesen und Betriebseinnahmenkontrolle), das Rechtswesen (Vertragsabschlüsse, Reklamationen und Haftpflichtfälle, Expropriationswesen), das Rechnungswesen (Aufstellung der Budgets und Rechnungen, Ausgabenkontrolle). Je nach dem Stand der Geschäfte und persönlichen Verhältnissen kann sich eine Zweiteilung einzelner dieser Geschäftszweige empfehlen; z. B. die Abtrennung einer Abteilung für Neubauten vom Bahnunterhaltungsdienst, die Abtrennung des Fahrdienstes mit Inbegriff der Werkstätten vom Betriebsdienst, die Trennung des kommerziellen Dienstes nach Personen- und Güterverkehr u. s. w. Daß für diese Einteilungen nicht absolute Regeln gelten können, sondern auf Umstände und Personen Rücksicht zu nehmen ist, wenn die Sache richtig gehen soll, beweist ein Blick auf die Geschichte der Privatbahnen und die bei denselben bestehenden Abweichungen in den Einzelheiten der Geschäftsverteilung.

Die Zuteilung der Geschäfte ist so vorzunehmen, daß jeder Departementsvorsteher im stande ist, die ihm zufallenden gründlich zu behandeln und auch im Detail sich genau zu orientieren, daß er aber davor bewahrt ist, sich in Einzelheiten verlieren zu müssen, damit ihm die erforderliche Zeit und Ruhe für die Behandlung der wichtigen Fragen bleibt. Es wäre unseres Erachtens verfehlt, die

Zahl der verantwortlichen Direktoren zu beschränken, weil dafür nur um so mehr Oberbeamte mit geringern Kompetenzen und beschränkter Verantwortlichkeit zu ernennen wären.

Art. 28 zählt die Obliegenheiten der Generaldirektion auf und trifft damit die Ausscheidung der Kompetenzen zwischen ihr und den Kreisdirektionen. Indem wir bezüglich der maßgebenden Grundsätze auf das in der Einleitung dieses Abschnittes Angeführte verweisen, heben wir noch hervor: Die Ernennung des zahlreichen Personals wird am richtigsten der Stelle übertragen, welche mit demselben zu arbeiten hat und daher auch für dessen Leistungen verantwortlich ist; nichts ist mehr geeignet, den guten Willen und Eifer eines Vorgesetzten zu lähmen, als wenn ihm von dritter Seite Personal aufgedrängt wird. Von der Generaldirektion sind daher nur zu wählen die ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten und vom Personal der Kreisdirektionen nur die Vorstände der Dienstabteilungen bei derselben. Letztere Ausnahme ist erforderlich, um die Einheit der Verwaltung und die Unterordnung der Kreisverwaltungen unter die Centralstelle zu wahren, wie auch die Wahl der Kreisdirektionen nicht der Generaldirektion überlassen, sondern dem Bundesrat vorbehalten ist. Die Gehaltsnormen sind für die gesamte Staatsbahnverwaltung einheitlich festzusetzen und nur die Bestimmung der Gehalte innerhalb diesen Normen ist Sache der jeweilen vorgesetzten Direktion. Ebenso zweckmäßig ist der Erlaß einheitlicher Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften durch die Generaldirektion für die gesamte Verwaltung, und zwar auch für die Dienstzweige der Kreisdirektionen; es liegt kein Grund vor, diesfalls Abweichungen zuzulassen, die zumeist auf persönliche Liebhabereien zurückzuführen sind.

Das Tarifwesen ist unbedingt einheitlich zu ordnen und fällt daher mit Inbegriff der Betriebskontrolle in den Geschäftskreis der Generaldirektion; Sache der Kreisdirektionen ist es nur, in steter Fühlung mit den Wünschen des Publikums zu bleiben, die aus dessen Mitte kommenden Anregungen entgegen zu nehmen und begutachtend an die Generaldirektion weiter zu leiten, welche für gleichmäßige und unparteiische Berücksichtigung der Interessen des ganzen Landes zu sorgen hat.

Im Interesse einer raschen Erledigung der erhobenen Ansprüche ist auch der Reklamationsdienst zu centralisieren, immerhin unter dem Vorbehalt, daß die Erledigung kleinerer Reklamationen den Kreisdirektionen selbständig übertragen werden kann. Die meisten Tarifreklamationen werden allerdings am raschesten da behandelt, wo die Tarifbureaux ihren Sitz haben.

Auch die Fahrpläne sind für die ganze Schweiz nach einheitlichen Grundsätzen aufzustellen; dabei versteht es sich von selbst, daß die Berücksichtigung lokaler Interessen auch von den Kreisdirektionen wahrzunehmen und bezügliche Anregungen von denselben an die Generaldirektion zu richten sind. Das Bedürfnis der Centralisation der Wagenkontrolle ergiebt sich aus den in Abschnitt II. 1. *a*. entwickelten Gründen.

Die Ausführung von kleinern Neu- und Ergänzungsbauten wird zweckmäßig den Kreisdirektionen überlassen, die sie mit ihrem Personal ausführen und überwachen können. Wenn aber große Umbauten in Frage kommen, empfiehlt sich die Behandlung derselben durch die Centralstelle, welche über das geeignete technische Personal für die Projektentwerfung u. s. w. verfügt und für die Ausführung besondere Sektionsbureaux einrichten wird.

Alle Verhandlungen mit andern Bahnunternehmungen über Mitbenützungsverhältnisse, Konkurrenzverträge u. s. w. sind von der Generaldirektion einheitlich zu führen.

Auch der Abschluß der großen Bau- und Lieferungsverträge wird zweckmäßig einer Centralstelle übertragen, da von einer solchen günstigere Bedingungen zu erzielen sind, während kleinere Bestellungen ohne Anstand den Kreisdirektionen übertragen werden können.

Eine Hauptaufgabe der Generaldirektion wird es sodann sein, den einheitlichen Gang der Verwaltung für das gesamte Staatsbahnnetz durch Überwachung der Kreisdirektionen, denen die Ausübung des Betriebes überwiesen ist, zu sichern.

Die Organisation der Departemente und die Zuweisung der verschiedenen Dienstgeschäfte an dieselben, sowie die Festsetzung der Kompetenzen der Departemente kann nicht durch das Gesetz bestimmt, sondern muß einer Vollziehungsverordnung überlassen werden. Es kann sich nun fragen, ob deren Erlaß dem Verwaltungsrat oder dem Bundesrate zuzuweisen sei. Wenn der Erlaß und die Abänderung derselben dem Verwaltungsrat übertragen würde, so würde die Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung dadurch wesentlich gestärkt und könnte diese Kompetenz des Verwaltungsrates ein Gegengewicht gegen die Abhängigkeit der Generaldirektion vom Bundesrat als politischer Behörde bilden, welchem die Wahl derselben zusteht. Wir haben uns gleichwohl entschlossen, den Erlaß der Vollziehungsverordnung dem Bundesrat zu übertragen, da uns die Aufrechterhaltung der Einheitlichkeit der Verwaltung und die genaue Anpassung an den Organismus der übrigen Bundesverwaltung noch als wichtiger und ausschlag-

gebend erscheinen, abgesehen von dem schon oben erwähnten Grund, daß die Vollziehungsverordnung erlassen sein muß, bevor der Verwaltungsrat in Funktion tritt.

c.

Die Kreisdirektionen.

Die grundsätzliche Ausscheidung des Geschäftskreises zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen ist bereits begründet worden. Aus dieser Geschäftsverteilung folgt, daß für deren Funktionen 3 Mitglieder genügen, denen der Bahnbau und Bahnunterhalt, der Zugs- und Expeditionsdienst und der Fahrdienst mit Inbegriff des Werkstättendienstes zu übertragen sind. Die Führung dieser Dienstzweige hat gemäß den Weisungen und unter Aufsicht der Generaldirektion zu erfolgen. Die Specifikation dieser Verrichtungen, wie sie in Art. 35 des Entwurfes enthalten ist, wird so von der Natur der Sache gegeben, daß eine Motivierung im einzelnen überflüssig erscheint.

Als Sitz der Kreisdirektionen schlagen wir bisherige Verwaltungssitze der Hauptbahnen vor, Lausanne, Luzern und Zürich.

Daß die Kreisdirektionen das ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände selbst ernennen, erscheint uns aus den oben entwickelten Gründen angemessen.

Da die Kreisdirektionen ausführende Organe der Generaldirektion sind, wird für wichtigere Vereinbarungen und Verträge deren Ratifikation vorbehalten; es ist das auch notwendig, um eine gleichmäßige Geschäftsbehandlung bei der gesamten Staatsbahnverwaltung zu sichern. Um eine fortwährende Fühlung zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen zu erhalten, sind periodische gemeinsame Sitzungen in Aussicht genommen.

5.

Allgemeine Bestimmungen.

Im Dienste der Bundeseisenbahnen sollen nur Schweizerbürger, die in der Schweiz ihren festen Wohnsitz haben, angestellt werden. Dieser Grundsatz wird auch von den ausländischen Staaten befolgt und ist ebensosehr von volkswirtschaftlichen wie von militärischen Gesichtspunkten aus gerechtfertigt; das wichtigste Verkehrsmittel des Landes soll von dessen Bürgern geleitet und bedient sein. Ausnahmen sind nur zuzulassen für die Bedienung von Bahnstrecken, die im Auslande gelegen sind.

Die Amtsdauer ist diejenige der übrigen eidgenössischen Beamten und Angestellten und beträgt daher drei Jahre. Wenn wir für die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen eine Amtsdauer von sechs Jahren vorschlagen, geschieht es nur, um den Übergang von den bei den meisten Privatbahnen bestehenden Verhältnissen mit längerer Anstellungsdauer in das neue Beamtenverhältnis zu erleichtern. Ein innerer Grund zu einer Abweichung von den für die andern Bundesbeamten maßgebenden Normen besteht nicht.

Die Besoldungen der Direktoren, der Beamten und der ständigen Angestellten der Staatsbahnverwaltung sollen durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt werden; dieses ist erst später zu erlassen, wenn die Betriebsübernahme der Bundesbahnen in Aussicht steht.

Das Abberufungsrecht gegenüber Mitgliedern des Verwaltungsrates, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen muß vorbehalten werden, um für eine den öffentlichen Interessen entsprechende Leitung des Staatsdienstes Garantien zu besitzen; es ist selbstverständlich, daß von diesem Rechte nur in wichtigen Fällen wird Gebrauch gemacht werden.

Durch die Vollziehungsverordnung sind im einzelnen Vorschriften aufzustellen über das Rechnungswesen der Staatsbahnen, über die Disciplinarbefugnisse der verschiedenen Organe und über das Freikartenwesen. Alle diese Materien können nicht durch Gesetz festgelegt werden, sondern sind den Anforderungen der zeitweiligen Verhältnisse anzupassen.

Wie schon in Abschnitt II, 1, *a*, hervorgehoben worden ist, haben die Beamten der Privatgesellschaften, die in den Dienst der Staatsbahn übertreten, das Recht zu verlangen, daß ihre Ansprüche an die bestehenden Pensions- und Hülfskassen in vollem Umfange gewahrt bleiben. Wenn die Privatgesellschaften die vorhandenen betriebstechnischen Deficite der Hülfskassen beim Übergange der Bahnen an den Bund zu decken haben und ihnen auch die ordentlichen Beiträge an dieselben, sowie ein Teil der außerordentlichen als Betriebsausgaben in Rechnung gebracht werden, ist es nur eine notwendige Konsequenz, daß der Bund als Erwerber der Bahnen zum mindesten voll in die bezüglichen Verpflichtungen der Bahnen eintritt. Die Beamten dürfen vielmehr erwarten, daß der Bund noch sicherer und ausgiebiger für sie sorge. Daher ist in Art. 33 die Errichtung einer Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten vorgesehen, deren Statuten vom Bundesrate aufgestellt werden. Für die Einrichtung dieser Kasse wird

als Grundsatz festzuhalten sein, daß kein Mitglied einer bestehenden Hülfskasse durch den Übertritt in die allgemeine neue Kasse schlechter gestellt wird. Ob es sich empfehle, die bestehenden Kassen zur Erreichung dieses Zweckes ganz oder zum Teil beizubehalten, wird Sache der nähern Untersuchung sein und es muß der Entscheid darüber dem Bundesrate als der obersten Verwaltungsbehörde anheimgestellt werden.

Auch die Fürsorge für die Krankenkassen der Arbeiter wird eine Aufgabe der Staatsbahnverwaltung sein und es wird nach dieser Richtung noch mehr geschehen müssen, als bisher der Fall war.

6.

Übergangs- und Schlussbestimmung.

Unsere Absicht ist, die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen als einheitliche Operation gleichzeitig durchzuführen. Die Möglichkeit ist aber nicht ausgeschlossen, daß bei einzelnen Bahnen der Übergang an den Bund vor dem konzessionsgemäßen Termin zufolge freier Vereinbarung eintritt und vorübergehend nicht das gesamte zurückzukaufende Netz, sondern nur einzelne Teile desselben vom Bunde zu betreiben sind.

Für diesen Fall ist die Übergangsbestimmung vorgesehen, daß von Bildung eines besondern Eisenbahnkreises mit einer Kreisdirektion Umgang genommen und die gesamte Geschäftsleitung der Generaldirektion übertragen werden kann. Die bezüglichen organisatorischen Maßnahmen sind vom Bundesrate zu treffen.

Mit diesem Entwurf einer Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundeseisenbahnen glauben wir eine Einrichtung vorzuschlagen, die geeignet ist, die Bedenken zu zerstreuen, welche vielfach gegen den einheitlichen Staatsbetrieb erhoben werden, und dem Lande die Vorteile zu verschaffen, die es von der Verstaatlichung der Bahnen erwartet.

VI.

Die Alpenbahnen nach der Verstaatlichung.

Die Stellung der Staatsbahnverwaltung zur Frage der Alpenbahnen ist grundsätzlich bereits bestimmt durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, welcher lautet: „Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen im Osten,

Centrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlußbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten lassen."

Eine der übernommenen Aufgaben ist erfüllt durch die Vollendung der Gotthardbahn, welche auf Grund des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthardeisenbahn vom 15. Oktober 1869 und der Übereinkunft zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend den Beitritt des Deutschen Reiches zu diesem Vertrage vom 20. Oktober 1871 gegründet worden ist. Als sich während des Baues der Gotthardbahn durch die mit ihrer Ausführung betraute Aktiengesellschaft zeigte, daß der ursprüngliche Kostenvoranschlag zur Ausführung des großartigen Werkes nicht genügte, mußte für die Rekonstruktion der Unternehmung von den beteiligten Staaten eine Nachsubvention von 28 Millionen bewilligt werden, wovon gemäß dem internationalen Vertrage vom 12. März 1878 8 Millionen von der Schweiz zu übernehmen waren. An diese Subvention leistete die Eidgenossenschaft einen Beitrag von 4½ Millionen durch das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878, welches in der Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 mit 278 731 gegen 115 571 Stimmen genehmigt worden ist. Dieses Gesetz ermöglichte nicht nur das Zustandekommen der Gotthardbahn, sondern sicherte in Art. 5 eine Subvention von gleichem Betrage, nämlich von je 4½ Millionen ein für allemal auch je für eine dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechende Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zu, welche sich an einer solchen finanziell beteiligen werden; der Bundesversammlung wurde vorbehalten, seiner Zeit die nähern Bedingungen dieser Subvention endgültig festzusetzen.

Es ist klar, daß diese vom Bunde übernommenen Verpflichtungen auch nach Durchführung der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen aufrecht bleiben.

Bekanntlich hat sich die Westschweiz seit langer Zeit auf das Projekt einer Simplonbahn geeinigt und es hat sich die Jura-Simplonbahn zu deren Ausführung unter der Voraussetzung verpflichtet, daß die für das neueste Tunnel-Projekt von 1893 beanspruchte Subvention von 20 Millionen erhältlich werde. Wir haben Ihnen mit Bericht vom 11. Juni 1896 über das Unternehmen des Simplondurchstiches und die darauf bezüglichen Verhandlungen

mit Italien, sowie mit Botschaft vom 4. Dezember 1896 betreffend Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola, abgeschlossenen Staatsvertrages vom 25. November 1895 über den Stand der Angelegenheit einläßlich berichtet und Sie haben mit Beschluß vom 21. Dezember 1896 diesem Staatsvertrage Ihre Genehmigung erteilt; dieselbe ist auch vom italienischen Parlamente beschlossen worden. Damit ist die Grundlage gegeben, zur endgültigen Finanzierung der Unternehmung zu schreiten.

Wenn es der Jura-Simplon-Bahn, wie anzunehmen ist, gelingt die erforderlichen Subventionen zu beschaffen und die weiter nötigen Geldmittel zu erhalten, um den ohne Bauzinsen auf Fr. 58 820 000 für die einspurige Anlage mit Parallelstollen und auf Fr. 75 040 000 für Vollendung der gesamten zweispurigen Anlage veranschlagten Tunnelbau auszuführen, wird mit dem Bau voraussichtlich noch vor dem Übergang der Jura-Simplon-Bahn an den Bund begonnen werden. In diesem Falle wird der Bund ohne weiteres an Stelle der Gesellschaft in die Fortführung des Baues eintreten, die bereits verausgabten Gelder der Jura-Simplon-Bahn als „ursprüngliche Anlagekosten" ersetzen und für weiter erforderliche Baukosten selbst aufkommen. Dabei ist es selbstverständlich, daß die der Jura-Simplon-Bahn zugesicherten Subventionen von Kantonen und andern Interessenten auch an den Bund zu leisten sind. Da der Simplontunnel ein Bauobjekt der Jura-Simplon-Bahn bildet, kann darüber in rechtlicher Beziehung kein Zweifel bestehen, daß die Übernahme in angedeuteter Weise sich ohne Anstand vollziehen wird.

Was aber den finanziellen Effekt der Übernahme der Simplonbahn durch den Bund betrifft, so glauben wir an Hand der von der Jura-Simplon-Bahn eingeholten Expertengutachten die Erwartung aussprechen zu dürfen, daß eine Einbuße nicht zu befürchten ist, namentlich wenn in Erwägung gezogen wird, welch belebenden Einfluß auch die Eröffnung dieser Transitlinie auf den Verkehr der bestehenden Bahnen ausüben wird. Die Erfahrungen, welche mit der Eröffnung der Gotthardbahn und der Arlbergbahn gemacht worden sind, dürften sich auch in der Westschweiz in ähnlicher Weise bewähren. Eine unbegründete Befürchtung wäre auch die Annahme, daß durch die Simploneröffnung die Gotthardbahn wesentlich geschädigt werde. Wenn sich auch gewisse Verkehrsverschiebungen ergeben, werden dieselben einerseits nicht so groß sein, um die Rendite der Gotthardbahn erheblich zu beeinflussen, und es wird anderseits die stetige große Verkehrszunahme der letztern durchaus genügen, um einen kleinen Ausfall auszugleichen.

Da die Simplonlinie eine notwendige Ergänzung des schweizerischen Hauptbahnnetzes bildet, so kann der Besitz der Gotthardbahn den Bund nicht von der Verpflichtung entbinden, den Interessen der Westschweiz in gleicher Weise entgegenzukommen, wie er für diejenigen der Centralschweiz seiner Zeit durch die Förderung der Gotthardbahn eingetreten ist.

Grundsätzlich gleich liegt die Frage für Alpenbahnbestrebungen der Ostschweiz. Auch hier bestehen einerseits die formellen Verbindlichkeiten und anderseits die Verpflichtung für die Eidgenossenschaft für alle Landesteile in gleicher Weise besorgt zu sein. Anders verhält es sich dagegen mit dem thatsächlichen Boden für ein weiteres Vorgehen. Während sich die Westschweiz auf ein bestimmtes Projekt geeinigt hat, besteht für den Alpenübergang im Osten noch völlige Unklarheit; früher war ausschließlich ein Übergang von Nord nach Süd, in erster Linie der Splügen in Aussicht genommen, in neuerer Zeit wird auch ein wesentliches Gewicht darauf gelegt, die Interessen der Ostschweiz und speciell Graubündens durch eine direkte Verbindung mit dem Engadin zu fördern. Diese Bestrebungen sind aber noch zu wenig abgeklärt, als daß die Bundesbehörde zur Zeit Stellung nehmen könnte; es ist vielmehr noch eine gründliche allseitige Erörterung durch die beteiligten Kantone erforderlich. Wir haben aber die Überzeugung, daß der Bund im Falle der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen die Bestrebungen der Ostschweiz zur Erreichung eines Alpenüberganges im Osten in gleicher Weise fördern wird, wie er dieses dem Simplonunternehmen gegenüber zu thun beabsichtigt. Das schweizerische Bahnnetz kann solange nicht als abgeschlossen betrachtet werden, als nicht auch die Thäler Graubündens in rationeller Weise an dasselbe angeschlossen sind.

VII.

Antrag auf Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufes gegenüber den fünf Hauptbahnen.

Nachdem wir Ihnen die Gründe auseinandergesetzt, welche den Rückkauf der fünf schweizerischen Hauptbahnen im allgemeinen Interesse des Landes als notwendig erscheinen lassen, und zugleich nachgewiesen haben, daß dieser Rückkauf bei richtiger Organisation ohne Schädigung der Bundesfinanzen vollziehbar ist, sowie daß keine wichtigen eisenbahnpolitischen Landesinteressen

durch denselben geschädigt werden, ist noch die Form unserer Anträge kurz zu motivieren.

Wie wir in Abschnitt III erörtert haben, halten wir eine Verfassungsrevision nicht für notwendig, wohl aber für geboten, die Frage des konzessionsgemäßen Rückkaufes gleichzeitig mit der Organisation der Staatsbahnverwaltung auf dem Wege der Gesetzgebung zu behandeln. Wir legen Ihnen daher den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vor.

Indem wir uns zur Begründung des zweiten Abschnittes des Entwurfes auf unsere Ausführungen in Abschnitt V berufen, haben wir zum ersten zu bemerken:

In der Einleitung zum Gesetze werden die zwei Artikel der Bundesverfassung angerufen, auf welche sich unseres Erachtens die Kompetenz des Bundes zum Erwerb und Betrieb der Bundesbahnen gründet.

Art. 1 stellt den Grundsatz des Überganges vom Privatbahnsystem zum Staatsbahnbetrieb auf und beschränkt die Verstaatlichungsaktion in Übereinstimmung mit unsern Erörterungen in Abschnitt II, 2 auf die Bahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der gesamten Eidgenossenschaft oder eines größern Teiles derselben dienen. Eine weitere Voraussetzung des Erwerbes einer Bahn soll sein, daß derselbe nicht zu teuer bezahlt werden muß.

Da sich unter Umständen der Erwerb von mit einer Bahn im Zusammenhange stehenden Nebengeschäften empfehlen kann, ist eine bezügliche Ermächtigung in das Gesetz aufgenommen.

Die Verstaatlichungsaktion soll sich für einmal auf die fünf Hauptbahnen mit ihren Nebenlinien beschränken und aus den in Abschnitt III entwickelten Gründen auf dem Wege des konzessionsgemäßen Rückkaufes vor sich gehen. Der Bundesrat ist daher in Art. 2 zu beauftragen, je auf den nächsten Kündigungstermin gegenüber den genannten Bahnen den Rückkauf anzumelden. Bezüglich der Nordostbahn steht zur Zeit nicht fest, ob deren Erwerbung auf Grund einer einheitlichen Rechnung erfolgen wird; dem Bunde muß daher das Recht gewahrt werden, die Rückkaufsankündigung auf einzelne Linien, die unter besondern Konzessionen stehen, zu beschränken. Da die Möglichkeit nahe liegt, daß nach erfolgter Kündigung von den Bahngesellschaften selbst Verhandlungen eingeleitet werden, um einen Übergang der Bahnen an den

Bund vor dem Eintritt der konzessionsgemäßen Fristen unter gewissen Voraussetzungen herbeizuführen, ist denkbar, daß bei der Durchführung des konzessionsgemäßen Rückkaufes Vereinbarungen zu treffen sind, die den Charakter eines freihändigen Kaufes tragen. Wir schlagen daher einen entsprechenden Zusatz vor.

Die ausdrückliche Erwähnung der Bundesgesetzgebung halten wir für angezeigt, um außer Zweifel zu stellen, daß beim Entscheide allfälliger Streitigkeiten über die Auslegung der Rückkaufsbestimmungen die in Betracht fallenden Bundesgesetze anzuwenden sind.

Wenn die Verstaatlichungsaktion in der Folge auf andere Bahnen ausgedehnt werden soll, ist jeweilen ein besonderes Bundesgesetz zu erlassen, welches dem Referendum unterliegt; das Gleiche gilt für den Bau neuer Bahnlinien. Wir beantragen, das in Art. 3 ausdrücklich zu erklären, um das Mißverständnis auszuschließen, als ob die Bundesversammlung in Verbindung mit der Staatsbahnverwaltung zu einer solchen Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen kompetent wäre.

Art. 4 sichert den kostenfreien Eigentumsübergang an den Bund, vorbehältlich einer angemessenen Kanzleigebühr für Eintragung desselben in die öffentlichen Bücher, und entbindet von den Formalitäten, wie notarielle Akte, Fertigungen u. s. w., welche das kantonale Recht sonst für den Eigentumsübergang an Liegenschaften vorsieht. Diese Bestimmung lehnt sich an die analogen Vorschriften des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten an.

Das Gesetz hat auch zu bestimmen, wie die für den Erwerb der Bundesbahnen erforderlichen Geldmittel aufzubringen seien. Wir halten es für zweckmäßig, in Art. 5 die Frage offen zu lassen, ob die Form des gewöhnlichen Bundesanleihens oder der Ausgabe von Rententiteln zu wählen sei, und ebenso den Entscheid über die nähern Modalitäten vorzubehalten; nur der Grundsatz der Amortisation der Eisenbahnschuld bis längstens 1960 ist zum voraus festzusetzen, da bis zu diesem Zeitpunkte die Nachbarländer zum großen Teil im schuldenfreien Besitz ihrer Hauptbahnen sich befinden werden und daher bis dahin auch in der Schweiz die Amortisation im ganzen durchgeführt sein muß.

Nach Art. 6 soll das Rechnungswesen der Bundesbahnen von der übrigen Staatsverwaltung abgetrennt und deren Reinertrag ausschließlich für Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld, sowie zur Ausgleichung der Schwankungen in den Jahreserträgnissen und zur Hebung und Erleichterung des Verkehres verwendet

werden. Die Gründe für diesen Vorschlag sind in Abschnitt II ausführlich erörtert worden.

Mit dem Augenblicke, in welchem der Bund Eigentum und Betrieb einer Bahn selbst übernimmt, erlöscht selbstverständlich die einem Dritten zum Bau und Betrieb derselben erteilte Bewilligung mit allen bezüglichen Vorschriften. Der Bund betreibt die Bahnen nach seinem freien Ermessen und ist auch an die frühern kantonalen Konzessionen in keiner Weise gebunden, nachdem die Staatshoheit in Eisenbahnsachen durch Art. 26 der Bundesverfassung ausschließlich dem Bunde zugeschrieben ist. Die einzige Schranke für den Bund bildet seine eigene Gesetzgebung in Eisenbahnsachen. Zur Vermeidung aller Mißverständnisse muß das in Art. 7 ausdrücklich gesagt werden. Vorzubehalten sind allfällige Privatrechte Dritter gegenüber den Bahngesellschaften, welche aus den seiner Zeit erteilten Konzessionen abgeleitet werden können; solche Ansprüche berühren aber den Bund nicht, welcher sich bei der Bundesgenehmigung der Konzessionen das Recht des Rückkaufes ohne Vorbehalt gewahrt hat und daher in keiner Weise für solche Privatverpflichtungen der Bahngesellschaften einstehen muß.

Die Bundesbahnen werden schon gemäß der bestehenden Gesetzgebung als direktes Eigentum des Bundes von der Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit sein; es empfiehlt sich gleichwohl, diesen Grundsatz in Art. 8 ausdrücklich zu bestätigen und gleichzeitig festzustellen, daß auch der Bund auf Erhebung einer Konzessionsgebühr gegenüber denselben verzichtet.

Art. 9 konstatiert, daß die allgemeine Gesetzgebung in Eisenbahnsachen auch auf die Bundesbahnen Anwendung findet, immerhin mit Ausnahme der Fälle, in denen deren Natur eine solche Anwendung ausschließt.

Der Schlußartikel des Gesetzes (48) enthält den üblichen Referendumsvorbehalt.

* * *

Indem wir Ihnen hiermit den Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vorlegen, gestatten wir uns, Sie um beförderliche Behandlung dieser Vorlagen zu ersuchen, da vor dem 1. Mai 1898, beziehungsweise für eine Linie der Nordostbahn vor dem 26. Februar 1898 der grundsätzliche Entscheid getroffen werden muß, ob der

konzessionsgemäße Rückkauf gegenüber den schweizerischen Hauptbahnen zu erklären sei; der Gesetzesentwurf ist daher von der Bundesversammlung vor Ende September dieses Jahres endgültig festzusetzen.

Genehmigen Sie, Tit., bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 25. März 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesgesetz

betreffend

den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897;

in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung,

beschließt:

I.

Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Art. 1. Der Bund wird diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größern Teiles derselben dienen und deren Erwerb ohne unverhältnismäßige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen „Schweizerische Bundesbahnen" für seine Rechnung betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch Nebengeschäfte, die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Art. 2. Der Erwerb von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäß den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt, und es hat der Bundesrat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzumelden gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
3. der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, wird der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerb nur mit unverhältnismäßigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Erwerb der genannten Bahnen unter Festhaltung der angegebenen Grundlage für die Bestimmung des Rückkaufspreises auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen.

Art. 3. Wenn in der Folge andere Bahnlinien außer den in Art. 2 genannten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

Art. 4. Der Eigentumsübergang der vom Bunde erworbenen Eisenbahnen an denselben erfolgt auf den jeweilen maßgebenden Termin, ohne daß dazu die Beobachtung einer für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Form erforderlich ist.

Außer angemessenen Kanzleigebühren für die Vormerkung des Eigentumsüberganges in den öffentlichen Büchern dürfen für die Handänderung keinerlei Steuern oder Gebühren erhoben werden.

Art. 5. Die für den Erwerb der Bahnen und die Aufbringung des erforderlichen Betriebskapitales nötigen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

Die bezüglichen Titel sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen 60 Jahren zu amortisieren.

Art. 6. Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, daß ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Weitere Überschüsse sind ausschließlich im Interesse der Bundesbahnen, und zwar für Ausgleichung der Jahreserträgnisse, sowie für Hebung und Erleichterung des Verkehrs zu verwenden.

Art. 7. Mit dem Übergang einer Bahn an den Bund erlöschen sämtliche Bestimmungen der bezüglichen Konzessionen. Vorbehalten bleiben etwaige Vorschriften privatrechtlicher Natur zu gunsten Dritter; über solche haben sich die Berechtigten ausschließlich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinanderzusetzen.

Art. 8. Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit.

Der Bund verzichtet gegenüber den Bundesbahnen auf Erhebung der in Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, vorbehaltenen Konzessionsgebühr für den regelmäßigen periodischen Personentransport.

Art. 9. Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hierfür bei denselben vorhanden sind.

II.

Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 10. Die Verwaltung der Bundesbahnen bildet eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung.

1.

Oberleitung der Verwaltung.

Art. 11. Für die Oberleitung der Verwaltung durch die Bundesbehörden gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

Es kommen zu:

A. Der Bundesversammlung:

1. Die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
2. die Beschlußfassung betreffend den Bau neuer und die Übernahme bestehender Linien, unter Vorbehalt des Referendums;
3. die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19); diese Wahl wird von der vereinigten Bundesversammlung getroffen.

B. Dem Bundesrat:

1. Der Erlaß einer Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetze.
2. Die Wahl:
   a. von 17 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19);
   b. der Mitglieder der Generaldirektion (Art. 26);
   c. der Mitglieder der Kreisdirektionen (Art. 32), auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion.
3. Die Genehmigung des Jahresbudgets.
4. Die Einbringung folgender Vorlagen bei den eidgenössischen Räten:
   a. der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes;
   b. der Anträge betreffend den Bau neuer und die Übernahme bestehender Linien.
5. Die Ausübung der gleichen Befugnisse, die dem Bundesrate den Privatbahnen gegenüber zustehen, soweit die Voraussetzungen hierfür bei den Bundesbahnen vorhanden sind.

Durch das Gesetz über die Organisation des Bundesrates können einzelne Befugnisse dem Eisenbahndepartement übertragen werden.

2.

Eisenbahnrat.

Art. 12. Die Wahl des Eisenbahnrates steht den Kantonen zu in der Weise, daß die einzelnen Kantone auf je 50,000 Einwohner ein Mitglied zu bezeichnen haben. Jede Bruchzahl wird für volle 50,000 gerechnet. Maßgebend für die Ermittlung der Einwohnerzahl ist das Ergebnis der letzten eidgenössischen Volkszählung.

Die Wahlart bleibt den Kantonen überlassen.

Von den Vertretern der einzelnen Kantone darf je nur einer der Kantonsregierung angehören.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 13. Die Befugnisse des Eisenbahnrates sind:

1. Die Wahl von 11 Mitgliedern des Verwaltungsrates (Art. 19).
2. Die Begutachtung von den Eisenbahnverkehr betreffenden Fragen zu Handen der für die Entscheidung zuständigen Behörden, auf Anregung:
   a. des Bundesrates;
   b. einer Kantonsregierung;
   c. des Verwaltungsrates;
   d. aus seiner Mitte.

Art. 14. Der Eisenbahnrat wählt für die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten, sowie eine ständige Kommission zur Vorberatung der in Art. 13, Ziffer 2, genannten Geschäfte.

Diese ständige Kommission hat das Recht, von der Generaldirektion über die von ihr zu behandelnden Geschäfte jede notwendig erscheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen. Ein direkter Verkehr der Kommission oder einzelner Mitglieder mit den Kreisdirektionen oder mit Beamten behufs Erlangung von Aufschlüssen ist nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zulässig.

Art. 15. Der Eisenbahnrat versammelt sich auf Einladung seines Präsidenten regelmäßig jährlich zweimal. Weitere Versammlungen finden nur statt, wenn dringende Geschäfte dies notwendig machen.

Der Rat ist beschlußfähig, wenn wenigstens drei Fünfteile der Mitglieder anwesend sind.

Den Sitzungen wohnen der Präsident und der Vizepräsident des Verwaltungsrates, die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen mit beratender Stimme bei.

Die Sitzungen sind öffentlich.

Art. 16. Die Mitglieder des Eisenbahnrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

3.

Einteilung des Bahnnetzes.

Art. 17. Das Bundesbahnnetz wird in drei Kreise eingeteilt unter der Bezeichnung westlicher, mittlerer, östlicher Eisenbahnkreis.

Die Umschreibung der einzelnen Kreise bleibt der Vollziehungsverordnung vorbehalten.

4.

Organe der Verwaltung.

Art. 18. Die Organe der Verwaltung der Bundesbahnen sind:

a. der Verwaltungsrat;
b. die Generaldirektion;
c. die Kreisdirektionen.

a. Der Verwaltungsrat.

Art. 19. Der Verwaltungsrat besteht aus 39 Mitgliedern, welche gewählt werden wie folgt:

11 durch die vereinigte Bundesversammlung;
17 durch den Bundesrat;
11 durch den Eisenbahnrat.

Von den durch den Bundesrat und den Eisenbahnrat zu wählenden Mitgliedern darf keines zugleich Mitglied eines eidgenössischen Rates sein. Ebenso dürfen Mitglieder des Eisenbahnrates nicht gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsrates sein.

Der Bundesrat trifft die ihm zufallenden Wahlen erst, nachdem die vereinigte Bundesversammlung und der Eisen-

bahnrat die ihnen obliegenden vorgenommen haben; bei der Wahl wird er darauf achten, daß Landwirtschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten.

Die Amtsdauer beträgt drei Jahre und fällt zusammen mit derjenigen der Bundesbehörden.

Art. 20. Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfaßt:

1. die Aufsicht über die gesamte Verwaltung;
2. die Feststellung des dem Bundesrate einzureichenden Entwurfs des Jahresbudgets;
3. die Prüfung der von der Generaldirektion aufgestellten Jahresrechnung und des von ihr angefertigten Jahresberichtes über die Geschäftsführung, zu Handen des Bundesrates;
4. die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation nebst den reglementarischen Bestimmungen, in wichtigen Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates;
5. die Feststellung der Normen für Aufstellung der Fahrtenpläne (Ausscheidung der Zugskategorien, Zahl der Fahrten, Fahrgeschwindigkeiten etc.), in wichtigen Fragen nach Einholung eines Gutachtens des Eisenbahnrates;
6. die pachtweise Inbetriebnahme von Bahnstrecken, welche dem Bunde nicht angehören, die Verpachtung des Betriebs eigener Bahnstrecken, die Einrichtung von Nebengeschäften;
7. die Ratifikation von wichtigern Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
8. die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, ferner über gemeinschaftliche Verkehrseinrichtungen;

9. die Feststellung der Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau, ferner für das Rollmaterial;
10. die Entscheidung über das Tracé neuer Linien, ferner die Festsetzung der Pläne neuer Bahnhofbauten von größerer Bedeutung und der Pläne für wichtigere Umbauten und Ergänzungsbauten auf dem in Betrieb stehenden Bahnnetze;
11. die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, welche den Betrag von Fr. 500,000 übersteigen;
12. den Ankauf von Liegenschaften, deren Erwerb nicht zur Ausführung von Bahnbauten erfolgt, sofern der Kaufpreis Fr. 200,000 übersteigt, ebenso der Verkauf von Liegenschaften im Werte von mehr als Fr. 50,000;
13. die Feststellung der Dienstorganisation innerhalb der Vorschriften der vom Bundesrat erlassenen Vollziehungsverordnung;
14. die Genehmigung der Wahl der Vorstände der Dienstabteilungen bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen;
15. die Festsetzung der Besoldungen der in Ziff. 14 genannten Beamten im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets;
16. die Feststellung der allgemeinen Austellungsbedingungen für das Personal;
17. die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien für Rechnung des Bundes nach eingeholter Vernehmlassung des Eisenbahnrates;
18. die Begutachtung von Änderungen in der Gesetzgebung über die Bundesbahnen.

Art. 21. Der Verwaltungsrat wählt auf die Dauer einer Amtsperiode aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 22. Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte bestellt der Verwaltungsrat für die Dauer der Amtsperiode eine ständige Kommission, bestehend aus dem Prä-

sidenten des Verwaltungsrates als Präsident und sechs Mitgliedern. Es bleibt jedoch dem Verwaltungsrate unbenommen, zur Vorberatung einzelner Geschäfte ausnahmsweise besondere Kommissionen zu ernennen.

Sowohl die ständige Kommission als die Specialkommissionen haben das Recht, von der Generaldirektion über die von ihnen zu behandelnden Geschäfte jede notwendig scheinende Auskunft zu verlangen und von allen bezüglichen Akten Einsicht zu nehmen. Ein direkter Verkehr der Kommissionen oder einzelner Mitglieder mit den Kreisdirektionen oder mit Beamten behufs Erlangung von Aufschlüssen ist nur mit Vorwissen und Zustimmung der Generaldirektion zulässig.

Den Kommissionen ist gestattet, einen Aktuar beizuziehen; für dessen Stellung sorgt das Sekretariat der Generaldirektion.

Art. 23. Die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen wohnen den Verhandlungen des Verwaltungsrates, soweit sie nicht ihre persönlichen Interessen betreffen, mit beratender Stimme bei.

Bei den Verhandlungen der ständigen Kommission wird die Generaldirektion durch ihren Präsidenten oder Vizepräsidenten mit beratender Stimme vertreten.

Zu den Verhandlungen der Specialkommissionen kann sie nach Gutfinden einzelne Mitglieder mit beratender Stimme abordnen.

Art. 24. Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmäßig je in der ersten Woche der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen.

Der Rat ist beschlußfähig, wenn wenigstens zwanzig Mitglieder anwesend sind.

Die Sitzungen finden in der Regel in Bern statt.

Art. 25. Die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen für ihre Verrichtungen Tag- und Reisegelder, deren Höhe durch die Bundesversammlung bestimmt wird.

b. Die Generaldirektion.

Art. 26. Die Generaldirektion besteht aus fünf bis sieben Mitgliedern. Sie wird vom Bundesrat ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Der Sitz der Generaldirektion ist in Bern.

Die Mitglieder müssen in Bern wohnen.

Art. 27. Der Bundesrat ernennt aus den Mitgliedern je für 3 Jahre einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 28. Der Generaldirektion liegt, soweit das gegenwärtige Gesetz keine Ausnahmen oder Einschränkungen enthält und unter Vorbehalt der dem Verwaltungsrat in Art. 20 zugeteilten Befugnisse, die gesamte Geschäftsführung ob. Insbesondere fallen in ihren Geschäftskreis:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung nach außen, soweit dieselbe nicht den Kreisdirektionen übertragen ist (Art. 35, Ziff. 1);
2. die Ernennung sämtlicher ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten, sowie der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen;
3. die Festsetzung der Gehalte der von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten, ferner gemeinsamer Gehaltsnormen für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Angestellten;
4. die Entwerfung des Jahresbudgets;
5. die Aufstellung der Jahresrechnung;
6. die Anfertigung des Jahresberichtes über die Geschäftsführung;
7. die Vorbereitung aller übrigen, nicht bereits genannten, durch den Verwaltungsrat zu behandelnden Geschäfte;
8. die Vollziehung der Beschlüsse des Verwaltungsrates;
9. die Aufstellung der erforderlichen Reglemente, Instruktionen und Dienstvorschriften für die ihr unmittelbar unterstellten Dienstzweige, ebenso für die den Kreisdirektionen zugewiesenen;

10. das Tarifwesen;
11. die Kontrolle der Betriebseinnahmen (Betriebskontrolle);
12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradierungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit nicht deren Zuweisung an die Kreisdirektionen durch die bundesrätliche Vollziehungsverordnung verfügt wird;
13. die Aufstellung der Fahrpläne, einschließlich der Sorge für eine den Bedürfnissen auch des durchgehenden Verkehrs entsprechende Ausführung derselben durch die Kreisdirektionen;
14. die Centralwagenkontrolle;
15. die Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen wird;
16. der Abschluß von Vereinbarungen mit andern Transportanstalten über den gegenseitigen Verkehr oder die Regelung von Konkurrenzverhältnissen;
17. der Abschluß von Verträgen mit andern Eisenbahnunternehmungen über die gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen, Bahnstrecken und Betriebseinrichtungen;
18. der Abschluß von Verträgen über den Erwerb von Liegenschaften zu den von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, ferner aller Verträge über den Erwerb von Liegenschaften zu andern als Bauzwecken;
19. der Abschluß der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterialien und Brennmaterialien und für neues Transportmaterial, ferner der übrigen Lieferungsverträge, soweit deren Abschluß nicht von der Generaldirektion den Kreisdirektionen überlassen wird;

20. die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen und die Erteilung von Instruktionen an dieselben zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Übereinstimmung in der Verwaltung;
21. die Beschlußfassung über die ihr im Art. 38 vorbehaltenen Genehmigungen.

Art. 29. Die Generaldirektion hat dem Verwaltungsrate vierteljährlich summarische Ausweise über die Ergebnisse des Bahnbetriebes vorzulegen.

Art. 30. Die Generaldirektion ist beschlußfähig, wenn die absolute Mehrheit der Mitglieder anwesend ist.

Bei Stimmengleichheit gilt derjenige Antrag als zum Beschlusse erhoben, für welchen der Vorsitzende gestimmt hat; bei Wahlen entscheidet bei Stimmengleichheit das Los.

Art. 31. Die Geschäfte werden unter die Mitglieder nach Departementen verteilt.

Die Organisation der Departemente und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabteilungen an dieselben bleibt der vom Bundesrat zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten. Diese wird auch bestimmen, welche Geschäfte den einzelnen Departementen zu selbständiger Erledigung zu überlassen sind.

c. Die Kreisdirektionen.

Art. 32. Die Kreisdirektionen bestehen aus je 3 Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion vom Bundesrate ernannt.

Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre und fällt zusammen mit zwei Amtsdauern der eidgenössischen Räte.

Art. 33. Die Direktion des westlichen Kreises hat ihren Sitz in Lausanne, die des mittlern in Luzern, die des östlichen in Zürich.

Die Direktionsmitglieder müssen am Sitze der Kreisdirektion wohnen.

Art. 34. Der Bundesrat ernennt für eine Amtsdauer von 3 Jahren aus der Mitte der einzelnen Kreisdirektionen je einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten.

Art. 35. Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfaßt:

1. die administrative und gerichtliche Vertretung der Eisenbahnverwaltung in denjenigen Angelegenheiten, deren Behandlung den Kreisdirektionen zusteht;
2. den Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden, einschließlich der Hochbauten und der Telegraphenleitungen;
3. die Ausführung von Ergänzungsbauten und sonstiger baulicher Änderungen auf dem im Betriebe stehenden Bahnnetze, soweit im einzelnen Falle von der Generaldirektion nicht anders verfügt wird, und den Abschluß daheriger Landerwerbs-, Bau- und Lieferungsverträge, unter Vorbehalt von Art. 38, Ziff. 4;
4. die Bewachung der Bahn und die Bahnpolizei;
5. die nötigen Vorkehren zum Schutze der Bahnverwaltung gegen Eingriffe in ihre Eigentumsrechte und gegen Besitzesstörungen;
6. den Fahrdienst;
7. den Zugsdienst;
8. den Expeditionsdienst, einschließlich Lagerhausverwaltungen;
9. den Betrieb der Werkstätten;
10. die Hauptmagazin- und Materialverwaltung (vorbehältlich Art. 28, Ziff. 19);
11. die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Camionnage) und den Abschluß von daherigen Verträgen mit Unternehmern;
12. die Behandlung von Reklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife oder unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit deren Behandlung in ihre Kompetenz fällt (Art. 28, Ziff. 12);

13. die Behandlung von Haftpflichtsansprüchen wegen Tötung oder Verletzung von Personen;
14. die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Immobilien, sowie der Bahnhofrestaurationen;
15. den Verkauf von entbehrlichen Immobilien.

Art. 36. Die Kreisdirektionen treten jährlich mindestens dreimal mit der Generaldirektion zu einer gemeinsamen Sitzung unter Leitung des Präsidiums der letztern zusammen, um die beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen auszutauschen und die als wünschbar erkannten Verbesserungen anzubahnen.

Sie sind berechtigt, bezügliche Anregungen auch schriftlich bei der Generaldirektion einzubringen.

Diese wird, bevor sie für den Geschäftskreis der Kreisdirektionen grundsätzliche Anordnungen von allgemeinem oder dauerndem Charakter trifft, denselben Gelegenheit zur Äußerung ihrer Ansicht bieten.

Die Kreisdirektionen nehmen an den Sitzungen des Eisenbahnrates und des Verwaltungsrates durch ihre Präsidenten mit beratender Stimme teil (Art. 15 und 23).

Art. 37. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Art. 38. Der Genehmigung durch die Generaldirektion bedürfen:

1. Vereinbarungen über die Erledigung der in Art. 35, Ziffer 12 und 13, genannten Ansprüche, wenn die im einzelnen Falle gewährte Abfindung einen Kapitalwert von Fr. 20,000 übersteigt.
2. Verträge über die Einrichtung von Rollfuhrdiensten (Art. 35, Ziff. 11).
3. Verträge über den Verkauf von Liegenschaften (Art. 35, Ziffer 15), vorbehältlich Art. 20, Ziff. 12

4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten oder über die Lieferung von Materialien, wenn die Vertragssumme mehr als Fr. 50,000 beträgt.

Art. 39. Die Vorschriften in den Art. 30 und 31 finden auf die Kreisdirektionen analoge Anwendung.

5.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 40. In den Dienst der Bundesbahnen dürfen nur Schweizerbürger, welche in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, genommen werden.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Angestellte zur Bedienung im Ausland gelegener, im Bundesbetrieb stehender Bahnstrecken.

Art. 41. Die Amtsdauer der Beamten und der ständigen Angestellten beträgt drei Jahre; sie fällt zusammen mit derjenigen der übrigen eidgenössischen Beamten. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen (Art. 26 und 32).

Art. 42. Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt.

Art. 43. Die Mitglieder des Verwaltungsrates, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen können durch motivierten Beschluß der Behörde, von der sie ernannt worden sind, abberufen werden.

Art. 44. Die Vollziehungsverordnung wird die näheren Bestimmungen aufstellen über:

1. das Rechnungswesen;
2. die Disciplinarbefugnisse;
3. die Gewährung freier Fahrt.

Art. 45. Für die Beamten und ständigen Angestellten wird eine Pensions- und Hülfskasse errichtet. Die erforderlichen Einlagen sind zur einen Hälfte von den Mitgliedern, zur andern von der Eisenbahnbetriebskasse zu leisten.

Die Statuten werden vom Bundesrate aufgestellt.

Bestehende Pensions- und Hülfskassen, deren Verwaltung anläßlich des Erwerbes von Bahnen an die Verwaltung der Bundesbahnen übergeht, können nach dem Ermessen des Bundesrates für deren Mitglieder auf bisheriger Grundlage weitergeführt werden. Die Mitglieder derartiger Kassen können nicht zugleich Mitglieder der allgemeinen Pensions- und Hülfskasse sein.

Art. 46. Der Bundesrat wird die erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen erlassen.

6.

Übergangs- und Schlußbestimmung.

Art. 47. Die Bildung von Eisenbahnkreisen erfolgt nach Maßgabe der successiven Gestaltung des Bundesbahnnetzes. Sollte der Bundesbetrieb mit einem Bahnnetze von geringem Umfange beginnen, so kann, solange dieser Zustand dauert von der Bildung von Eisenbahnkreisen Umgang genommen und die gesamte Geschäftsführung der Generaldirektion übertragen werden.

Die Beschlußfassung über diese organisatorischen Maßnahmen steht dem Bundesrate zu.

Art. 48. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben fest zusetzen.



Beilagen

zur

Botschaft des Bundesrates

an die

Bundesversammlung

betreffend

den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen.

(Vom 25. März 1897.)



Inhaltsverzeichnis.



Beilage I.

Zusammenstellung der nächsten Rückkaufstermine und der auf jeden Termin verfallenden Bahnlängen.

Nächste Rückkaufstermine.	Länge der auf jeden Termin verfallenden Linien.						
	Jura-Simplon-Bahn.	Nordostbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.	Centralbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Gotthardbahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Total.
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
26. Februar 1903	—	82 811	—	—	—	—	82 811
1. Mai "	939 951	297 928	398 096	268 781	—	1 324	1 906 080
3. " "	—	3 680	—	—	—	—	3 680
8. Juni "	—	24 043	—	—	—	—	24 043
9. September "	—	22 670	—	—	—	—	22 670
21. Dezember "	—	12 750	—	—	—	—	12 750
22. " "	—	47 170	—	—	—	—	47 170
23. " "	—	18 293	—	—	—	—	18 293
20. Juli 1904	—	61 594	—	—	—	—	61 594
30. Dezember "	—	22 157	—	—	—	—	22 157
1. Februar 1905	—	32 605	—	—	—	—	32 605
1. Mai 1909	—	25 056	—	—	273 056	—	298 112
1. " 1910	—	20 065	—	—	—	—	20 065
1. " 1915	—	1 184	—	—	—	—	1 184
Nach zehnjährigem Betrieb der Linie Thalweil-Zug	—	77 583	—	—	—	—	77 583
Auf badischem Gebiet	—	14 560	—	—	—	—	14 560
Total	939 951	764 149	398 096	268 781	273 056	1 324	2 645 357

Zusammenstellung der Rückkaufsbestimmungen

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Linien.	Bahnlängen Ende 1895.	Der Rückkauf umfaßt die Bahnlinie mit den folgenden Zugehören:
		m.	
	Jura-Simplon-Bahn.		
1	Gesamtes Netz	939 951	Betriebsmaterial, Gebäulichkeiten und Vorräte.
	Nordostbahn.		
2	Winterthur-Etzweilen-Ramsen, Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen	67 746	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
3	Etzweilen-Feuerthalen	15 065	"
4	Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut . . .	181 192	"
5	Winterthur-Schaffhausen	30 366	"
6	Aarau-Suhr (zur Hälfte)	1 752	"
7	Wohlen-Bremgarten (zwei Fünftel) . .	2 648	Betriebsmaterial mit allen übrigen Zugehören.
8	Effretikon-Otelfingen, Seebach-Örlikon und Wettingen-Suhr	50 456	"
9	Glarus-Linthal	15 752	"
10	Eglisau-Neuhausen (schweiz. Teile) [im Bau]	9 132	"
11	Dielsdorf-Niederweningen	6 630	"
12	Bötzbergbahn (zur Hälfte)	24 043	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
13	Sulgen-Goßau	22 670	"
14	Koblenz-Stein (zur Hälfte)	12 750	"
15	Winterthur-(Bülach-Eglisau-) Weiach . .	28 977	"
16	Weiach-Koblenz	18 193	"
17	Niederglatt-Otelfingen	12 411	(Die konzedierte Eisenbahn.)
18	Otelfingen-Wettingen	5 882	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
19	Zürich-Meilen-Rapperswil	34 360	"
20	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	22 157	"

(Fortsetzung auf

für die nächsten offenen Termine. *Beilage II.*

Nächster Kündigungstermin.	Nächster Rückkaufstermin.	Die Rückkaufsentschädigung beträgt den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages der der Kündigung vorangehenden 10 Jahre, mindestens aber folgende Kapitalbeträge:	Nähere Bezeichnung des Reinertrages.	Rechnungsperiode für die Ermittlung des Reinertrages.
30. April 1900	1. Mai 1903	Nachgewiesene Anlagekosten, abzüglich Erneuerungs- und Reservefonds.	Nicht bestimmt.	1890—1899
25. Febr. 1898	26. Febr. 1903	Ursprüngliche Anlagekosten.	Reinertrag, abzüglich die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.	1888—1897
"	"	"		"
30. April 1898	1. Mai 1903	"		"
"	"	"		"
"	"	"		"
30. April 1900	"	Erstmalige Anlagekosten, abzüglich des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.	Überschuss der Betriebseinnahmen, abzüglich die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.	1890—1899
"	"			"
"	"			"
"	"			"
"	"			"
7. Juni 1898	8. Juni 1903	Ursprüngliche Anlagekosten.	Wie Nr. 2—6.	1888—1897
8. Sept. 1898	9. Sept. 1903	"	"	"
20. Dez. 1898	21. Dez. 1903	"	"	"
21. Dez. 1898	22. Dez. 1903	"	"	"
"	"	"	"	"
22. Dez. 1898	23. Dez. 1903	Wie Nr. 7—11.	Wie Nr. 7—11.	"
"	"	Ursprüngliches Anlagekapital.	Wie Nr. 2—6.	"
19. Juli 1899	20. Juli 1904	"	"	1889—1898
29. Dez. 1899	30. Dez. 1904	"	"	"

der folgenden Seite.)

Zusammenstellung der Rückkaufsbestimmungen

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Linien.	Bahnlängen Ende 1895.	Der Rückkauf umfaßt die Bahnlinie mit den folgenden Zugehören:
		m.	
	Nordostbahn *(Fortsetzung).*		
21	Zürich-Richtersweil	27 234	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
	Richtersweil-Ziegelbrücke	28 667	"
22	Ziegelbrücke-Näfels (-Glarus)	3 938	"
23	Aarg. Südbahn (zur Hälfte) in den Kantonen Zug und Luzern	3 680	"
	in den Kantonen Aargau und Schwyz	25 056	"
24	Örlikon-Bülach, Oberglatt-Dielsdorf . .	20 065	"
25	Feuerthalen-Schaffhausen	1 184	Betriebsmaterial und alle übrigen Zugehören.
26	Thalweil-Sihlbrücke-Zug [im Bau] . . .	17 105	"
	(Zürich-)Altstetten-Zug-Luzern	60 478	"
27	Ramsen-Singen (auf badischem Gebiet) .	6 312	Vide nebenstehende Bemerkung.
28	Eglisau-Neuhausen (badischer Teil) [im Bau]	8 248	
	Centralbahn.		
29	Gesamtes Netz, inbegr. Verbindungsbahn und die Anteile an Bötzbergbahn, Koblenz-Stein, Aarg. Südbahn und Wohlen-Bremgarten	398 096	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
	Vereinigte Schweizerbahnen.		
30	Gesamtes Netz	268 781	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
	Gotthardbahn.		
31	Sämtliche im Betriebe stehenden Linien .	240 444	Material, Gebäulichkeiten und Vorräte.
	Luzern-Immensee und Zug-Goldau [im Bau]	32 612	"
	Wohlen-Bremgarten.		
32	Ein Fünftel Anteil der Gemeinde Bremgarten	1 324	Betriebsmaterial und alle übrigen Zugehören.

für die nächsten offenen Termine *(Fortsetzung)*.

Nächster Kündigungs-termin.	Nächster Rückkaufs-termin.	Die Rückkaufsentschädigung beträgt den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages der der Kündigung vorangehenden 10 Jahre, mindestens aber folgende Kapitalbeträge:	Nähere Bezeichnung des Reinertrages.	Rechnungs-periode für die Ermittlung des Reinertrages.
19. Juli 1899	20. Juli 1904	Ursprüngliches Anlagekapital.	Wie Nr. 2—6.	1889—1898
31. Jan. 1900	1. Febr. 1905	„	„	1890—1899
„	„	„	„	„
2. Mai 1898	3. Mai 1903	„	„	1888—1897
30. April 1904	1. Mai 1909	„	„	1894—1903
30. Juni 1905	1. Mai 1910	„	„	1895—1904
30. April 1912	1. Mai 1915	—	Wie Nr. 7—11.	1902—1911
3 Jahre voraus	Nach 10jährigem Betrieb von Thalweil-Zug.	—	„	10 Jahre
„		—	„	„
Konzessionsmäßiger Rückkauf für die Großherzoglich Badische Regierung vorbehalten.				
30. April 1898	1. Mai 1903	Ursprüngliches Anlagekapital.	Wie Nr. 2—6.	1888—1897
30. April 1898	1. Mai 1903	Ursprüngliches Anlagekapital.	Wie Nr. 2—6.	1888—1897
30. April 1904	1. Mai 1909	Das über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapital.	Wie Nr. 2—6.	1894—1903
„	„		„	„
30. April 1900	1. Mai 1903	Wie Nr. 7—11.	Wie Nr. 7—11.	1890—1899

Durchschnittliche Betriebsergebnisse

Bezeichnung der Rubriken.	Einheit.	Jura-Simplon-Bahn.
Bahnlänge		
Bauliche Länge der eigenen Bahn Ende 1895	m	939 951
Betriebslänge Ende 1895	km	985
Betriebslänge im Durchschnitt der 10 Jahre	„	964,7
Personen- und Güterverkehr.		
Personenkilometer im ganzen	n	206 865 990
„ per Bahnkilometer	„	214 436
Tonnenkilometer im ganzen (Gepäck, Tiere und Güter) .	„	142 051 282
„ per Bahnkilometer	„	147 249
Einnahmen auf Betriebsrechnung.		
Aus dem Personentransport	Fr.	10 358 115
Aus dem Gepäck-, Tier- und Gütertransport	„	13 068 152
Verschiedene Einnahmen	„	1 068 244
Gesamteinnahmen im ganzen	„	24 494 511
„ per Bahnkilometer	„	25 390
Ausgaben auf Betriebsrechnung.		
Reine Betriebskosten	Fr.	12 462 563
Verschiedene Ausgaben	„	1 789 380
Gesamtausgaben im ganzen	„	14 251 943
„ per Bahnkilometer	„	14 773
„ in % der Betriebseinnahmen	%	58,18

(Fortsetzung auf

in den Jahren 1886—1895. *Beilage III.*

Nordostbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Vereinigte Schweizer-bahnen.	Gotthard-bahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
729 664	398 096	268 781	240 444	1 324	2 578 260
760,2	401,2	279	266	1,6	2 693
702,55	392,65	278,1	266	1,6	2 605,6
180 922 923	115 970 976	82 505 779	61 571 902	39 938	647 877 508
257 523	295 354	296 677	231 473	24 962	248 648
137 459 532	114 330 406	40 573 529	112 374 623	8 935	546 798 307
195 658	291 176	145 895	422 461	5 585	209 855
7 996 569	5 609 983	3 592 940	4 531 640	2 173	32 091 420
12 628 375	9 918 701	4 575 526	8 540 373	2 138	48 733 265
1 162 306	1 313 319	643 538	525 736	1 233	4 714 376
21 787 250	16 842 003	8 812 004	13 597 749	5 544	85 539 061
31 012	42 893	31 686	51 119	3 465	32 829
10 457 423	8 514 128	4 435 069	5 981 446	6 529	41 857 158
1 687 744	852 802	598 399	1 142 049	1 581	6 071 955
12 145 167	9 366 930	5 033 468	7 123 495	8 110	47 929 113
17 287	23 856	18 099	26 780	5 068	18 395
55,74	55,62	57,12	52,39	146,29	56,08

der folgenden Seite.)

Bezeichnung der Rubriken.	Einheit.	Jura-Simplon-Bahn.
Einnahmen auf Gewinn- und Verlustrechnung.		
Durchschnittlicher Saldo der Vorjahre (1885—1894)	Fr.	232 145
Überschuß der Betriebseinnahmen	"	10 242 568
Ertrag verfügbarer Kapitalien	"	459 578
Kursgewinne und Provisionen	"	75 912
Bauzinse	"	5 646
Ertrag von Nebengeschäften	"	—
Zuschüsse aus den Specialfonds	"	1 228 123
Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds	"	222 703
Betriebssubventionen	"	18 855
Sonstige Einnahmen (Beilage IV)	"	96 035
Total	"	12 581 565
Ausgaben auf Gewinn- und Verlustrechnung.		
Verzinsung der schwebenden Schulden	Fr.	199 749
Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen	"	102 826
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	"	6 656 245
Einlagen in die Specialfonds	"	1 453 298
Tilgung alter Verluste	"	632 702
Ausgaben zu verschiedenen Zwecken (Beilage IV)	"	521 423
Einlagen in Amortisations- und Baufonds	"	273 403
Dividenden für die Aktien	"	2 526 402
Ertragsanteil der Subventionen	"	—
Durchschnittlicher Vortrag auf neue Rechnung (1887—1896)	"	215 517
Total	"	12 581 565
Kapital, Zinse und Dividenden.		
Durchschnittlicher Betrag der Anleihen	Fr.	176 772 792
Mittlerer Zinsfuß der Anleihen	%	3,77
Durchschnittlicher Betrag des Aktienkapitals	Fr.	120 155 868
Dividenden für das Aktienkapital	%	2,10

in den Jahren 1886—1895 *(Fortsetzung).*

Nordostbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Vereinigte Schweizer-bahnen.	Gotthard-bahn.	Wohlen-Bremgarten. (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
658 273	308 983	127 370	235 594	—	1 562 365
9 642 083	7 475 073	3 778 536	6 474 254	— 2 566	37 609 948
686 147	232 238	139 930	603 417	—	2 121 310
420 627	80 355	4 428	176 407	—	757 729
291 883	12 358	—	79 718	—	389 605
124 031	—	—	—	—	124 031
1 727 513	1 225 596	403 169	479 931	—	5 064 332
200 000	7 668	199 200	2 646	—	632 217
5 594	—	—	—	—	24 449
96 991	2 775	15 590	26 139	—	237 530
13 853 142	9 345 046	4 668 223	8 078 106	— 2 566	48 523 516
80 510	68 387	61 578	—	—	410 224
112 337	33 703	10 784	34 962	—	294 612
5 885 117	4 153 718	1 670 056	3 812 743	—	22 177 879
1 988 110	1 312 737	478 610	944 652	—	6 177 407
672 000	519 180	462 420	265 837	—	2 552 139
562 615	255 496	113 421	159 142	—	1 612 097
200 000	18 035	199 400	42 309	—	733 147
3 619 096	2 675 000	1 551 500	2 559 600	— 2 566	12 929 032
—	—	—	46 800	—	46 800
733 357	308 790	120 454	212 061	—	1 590 179
13 853 142	9 345 046	4 668 223	8 078 106	— 2 566	48 523 516
146 342 436	104 169 791	41 618 050	94 230 000	—	563 133 069
4,02	3,99	4,01	4,05	—	3,94
67 744 687	50 000 000	40 000 000	41 275 000	233 522	319 409 077
5,34	5,85	3,88	6,20	— 1,10	4,05

Beilage IV.

Specifikation der in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten „Sonstigen Einnahmen" und „Ausgaben zu verschiedenen Zwecken".

Bezeichnungen.	Beträge im Durchschnitt der Jahre 1886—1895.	Für die konzessionsmässige Ertragsrechnung fallen hiervon	
		in Betracht.	nicht in Betracht.
	Fr.	Fr.	Fr.
Jura-Simplon-Bahn.			
Einnahmen.			
Außerordentliche Einnahmen der bernischen Staatskasse für die Bern-Luzern-Bahn . . .	1 292	—	1 292
Gewinn auf dem Verkauf des Jura-Neuchâtelois	4 689	—	4 689
Verfallene Obligationen	1 650	—	1 650
Rückbuchung der pro 1885 angelegten Reserve für Rekonstruktion von Rollmaterial . . .	5 000	5 000	—
Nachträgliche Nettoeinnahmen aus den Jahren 1881/89	20 043	12 242	7 801
Gewinn auf verkauften Liegenschaften	817	—	817
Storno des im Jahr 1890 vom Amortisationssconto abgeschriebenen Überschusses des Reservefonds	60 044	—	60 044
Erneuerungsfonds der Linie Pont-Vallorbe . .	2 500	2 500	—
Total	**96 035**	**19 742**	**76 293**
Ausgaben.			
Abschreibungen vom Bauconto	212 111	212 111	—
Kosten der Vorstudien für eine Eisenbahn Lyß-Zofingen	1 000	—	1 000
Außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse .	238 418	12 790	225 628
Rückerstattung für eine verfallene Obligation .	30	—	30
Übertragung von Subventionen für Nachtzüge auf Nachtragsrechnung pro 1886	1 496	1 496	—
Beitrag an den Nachtzug Genf-Culoz	153	153	—
Ausgaben für das Depot in Bouveret	337	337	—
Differenz zwischen Kaufpreis und Bilanzwert der Linie Pont-Vallorbe	40	—	40
Übertragungsspesen für Immobilien	2 572	—	2 572
Ausgaben infolge der Unglücksfälle bei Mönchenstein und Zollikofen	54 915	54 915	—
Enschädigung an den frühern Direktionspräsidenten	8 000	8 000	—
Unfallentschädigungen pro 1889	318	318	—
Kosten für Expertisen	2 033	2 033	—
Total	**521 423**	**292 153**	**229 270**

Specifikation der in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten „Sonstigen Einnahmen" und „Ausgaben zu verschiedenen Zwecken".

(Fortsetzung.)

Bezeichnungen.	Beträge im Durchschnitt der Jahre 1886—1895.	Für die konzessionsmässige Ertragsrechnung fallen hiervon	
		in Betracht.	nicht in Betracht.
Nordostbahn.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen.			
Beiträge der S. C. B. an das Deficit der Nationalbahn (Zofingen-Suhr-Aarau)	32 000	32 000	—
Anteil anderer Verwaltungen an der Abschreibung von Bauobjekten	1 994	1 994	—
Übertrag von der Reserve für Rollmaterial . .	5 000	5 000	—
Saldo der Korrentrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn	1 663	1 663	—
Erträge des Liegenschaftencontos	37 053	19 500	17 553
Anteil am Ertrag der Strecke Aarau-Wöschnau	1 637	1 637	—
Erlös für Steinvorräte aus dem Riesbachertunnel	219	219	—
Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn pro 1889 und 1894	1 010	1 010	—
Nachvergütung der V. S. B. für Mitbenützung des Bahnhofes Zürich und der Strecke Zürich-Wallisellen	7 071	7 071	—
Bundessubvention für Nachtzüge	395	395	—
Rückvergütung der V. S. B. aus der Mitbenützung der Station Goßau	2 843	2 843	—
Zahlung der Gemeinde Wädenswil für die Station Au	400	400	—
Nachvergütung der V. S. B. an die Kosten des Arlbergzuges	165	165	—
Rückerstattung aus einem Haftpflichtfall von 1887	19	19	—
Anteil an der Abschreibung auf den Brücken der Bötzbergbahn	5 522	5 522	—
Total	**96 991**	**79 438**	**17 553**
Ausgaben.			
Zinsnachvergütung für Zürich-Zug-Luzern . .	11 531	—	11 531
Abschreibungen vom Bauconto	26 296	26 296	—
Abschreibung von Schiffen	46 097	—	46 097
Außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse .	230 125	70 857	159 268
Rückvergütung an Tößthalbahn für Mitbenützung des Bahnhofes Winterthur	1 909	1 909	—
Gratifikationen an das Personal	5 272	5 272	—
Gründungskosten Etzweilen-Schaffhausen . . .	2 935	2 935	—
Vergütung von Aufgeldern an die Stammaktien	238 450	—	238 450
Total	**562 615**	**107 269**	**455 346**

Specifikation der in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten „Sonstigen Einnahmen“ und „Ausgaben zu verschiedenen Zwecken“.

(Fortsetzung.)

Bezeichnungen.	Beträge im Durchschnitt der Jahre 1886—1895.	Für die konzessionsmässige Ertragsrechnung fallen hiervon	
		in Betracht.	nicht in Betracht.
	Fr.	Fr.	Fr.
Centralbahn.			
Einnahmen.			
Eingang einer Schadenersatzforderung	2 000	—	2 000
Beitrag des Bundes an die Kosten der Nachtzüge	775	775	—
Total	**2 775**	**775**	**2 000**
Ausgaben.			
Außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse .	176 257	20 369	155 888
Beiträge an die Nordostbahn für Zofingen-Suhr-Aarau	32 000	32 000	—
Abschreibungen vom Bauconto	5 533	5 533	—
Gratifikationen an das Personal	12 392	12 392	—
Ausgaben infolge der Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen	29 314	29 314	—
Total	**255 496**	**99 608**	**155 888**
Vereinigte Schweizerbahnen.			
Einnahmen.			
Zuschuß aus unverwendeten Reserven	15 292	—	15 292
Beitrag der Unterstützungskasse an Unfallentschädigungen	198	198	—
Einnahme für den Verkauf von Quellwasser .	100	—	100
Total	**15 590**	**198**	**15 392**
Ausgaben.			
Beiträge an Flußkorrektionen und Verschiedenes	7 795	7 795	—
Außerordentliche Beiträge an die Hülfskassen .	57 238	24 804	32 434
Abschreibungen auf Wertschriften	7 088	—	7 088
Abschreibungen vom Bauconto	2 210	2 210	—
Minderwertung verfügbarer Mittel	344	—	344
Zur Verwendung für Neubauten und Anlagen .	25 000	—	25 000
Gratifikationen an Angestellte mit 25 Dienstjahren	1 282	1 282	—
Übertrag	100 957	36 091	64 866

Specifikation der in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten „Sonstigen Einnahmen" und „Ausgaben zu verschiedenen Zwecken".

(Fortsetzung.)

Bezeichnungen.	Beträge im Durchschnitt der Jahre 1886—1895.	Für die konzessionsmässige Ertragsrechnung fallen hiervon in Betracht.	nicht in Betracht.
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	100 957	36 091	64 866
Beitrag an die Wallenseestraße	6 214	6 214	—
Nachzahlung für Mitbenützung der Strecke Wallisellen-Zürich und der Station Goßau . . .	5 430	5 430	—
Kosten für die Umwandlung von Inhaber- in Namenaktien	820	—	820
Total	**113 421**	**47 735**	**65 686**
Gotthardbahn.			
Einnahmen.			
Vergütung der italienischen Bahnen für Geleiseerweiterung in Chiasso	277	277	—
Gewinn auf Landverkäufen	30	—	30
Erlös für eine zu Lasten des Erneuerungsfonds ersetzte Lokomotive	1 350	1 350	—
Rückbuchung des pro 1891 in Reserve gestellten Kursgewinnes	24 424	—	24 424
Einnahmen aus verschiedenen Quellen (nicht specifiziert)	58	58	—
Total	**26 139**	**1 685**	**24 454**
Ausgaben.			
Abschreibungen vom Bauconto	35 527	35 527	—
Minderwertung verfügbarer Mittel	770	—	770
Ergänzung der Telegraphenleitung Melide-Chiasso	294	294	—
Gratifikation an die Angestellten der Verwaltung	3 000	3 000	—
Zahlung an die „Alta Italia" für Rangierdienst	7 214	7 214	—
Dislokation der Werkstätten in Bellinzona . .	1 919	1 919	—
Außerordentliche Beiträge an die Hülfskassa .	83 235	39 604	43 631
Nachträgliche Zinsvergütung an die Bauunternehmung Flüelen-Göschenen	2 646	—	2 646
Reservierung von Kursgewinnen auf der Aktienemission	24 424	—	24 424
Abschreibung auf Liegenschaften	113	—	113
Total	**159 142**	**87 558**	**71 584**

Bezeichnung der Rubriken.	Jura-Simplon-Bahn.	Nordostbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.
Aktiven.	Fr.	Fr.
Noch nicht einbezahlte Kapitalien (Anleihen)	—	—
Baukosten der im Betriebe stehenden Linien	282 295 313	212 860 791
Ausgaben für die im Bau befindlichen Linien und Objekte	57 315	16 450 090
Emissionsverluste auf den Aktien	—	696 467
Zu amortisierende Verwendungen	11 603 126	16 088 541
Verwendungen auf Nebengeschäfte	—	2 077 958
Verfügbare Mittel	22 962 491	14 967 686
Total der Aktiven	316 918 245	263 141 533
Passiven.		
Aktienkapital	101 120 000	80 000 000
Konsolidierte Anleihen	186 263 900	162 529 500
Subventionen	835 554	—
Schwebende Schulden	22 164 864	9 544 431
Specialfonds	6 025 218	10 161 913
Amortisationsfonds	507 000	—
Baufonds aus Betriebserträgen	—	—
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	1 709	905 689
Total der Passiven	316 918 245	263 141 533
Baukosten der im Betriebe stehenden Linien.		
Bahnanlagen und feste Einrichtungen, exkl. Oberbau	209 473 695	147 788 891
Oberbau	37 887 143	32 797 338
Rollmaterial	32 144 604	29 716 113
Mobiliar und Gerätschaften	2 789 871	2 558 449
Zusammen	282 295 313	212 860 791
Verfügbare Mittel.		
Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben	18 646 998	10 612 444
Materialvorräte	4 063 079	3 527 765
Liegenschaften	252 414	827 477
Zusammen	22 962 491	14 967 686
Specialfonds.		
Erneuerungsfonds	—	7 940 560
Reservefonds	* 5 138 179	—
Reserve für außerordentliche Ausgaben	820 273	1 144 558
Versicherungsfonds	66 766	1 076 795
Disponible Reserve	—	—
Reservierter Kursgewinn auf der Aktienemission	—	—
Zusammen	6 025 218	10 161 913
Ungetilgte Verluste.		
Emissionsverluste auf Aktien	—	696 467
Zu amortisierende Verwendungen	11 603 126	16 088 541
Zusammen	11 603 126	16 785 008

* Reserve- und Erneuerungsfonds.

Ende 1895. *Beilage V.*

Centralbahn, inklusive Gemeinschaftslinien.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Gotthardbahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
—	—	15 000 000	—	15 000 000
145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
1 146 509	125 562	8 298 412	—	26 077 888
1 534 511	2 114 100	2 970 150	—	7 315 228
16 745 118	7 418 869	15 650 188	—	67 505 842
—	—	—	—	2 077 958
13 260 153	7 366 998	11 447 887	1 165	70 006 380
178 108 091	97 315 306	297 889 612	233 522	1 153 606 309
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
113 942 000	44 395 000	114 690 000	—	621 820 400
—	—	119 000 000	—	119 835 554
7 973 060	6 372 927	5 570 323	—	51 625 605
4 458 225	6 307 726	7 276 139	—	34 229 221
1 385 589	200 000	—	—	2 092 589
—	—	1 114 902	—	1 114 902
349 217	39 653	238 248	—	1 534 516
178 108 091	97 315 306	297 889 612	233 522	1 153 606 309
101 141 086	53 885 517	212 699 693	151 797	725 140 679
23 300 918	12 648 243	14 790 886	47 032	121 471 560
19 377 234	12 233 702	14 778 051	31 944	108 281 648
1 602 562	1 522 315	2 254 345	1 584	10 729 126
145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
9 963 377	5 179 816	7 691 742	20	52 094 397
2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
606 971	841 401	344 474	1 145	2 873 882
13 260 153	7 366 998	11 447 887	1 165	70 006 380
2 258 225	4 042 230	5 142 943	—	19 383 958
2 200 000	1 000 000	2 004 314	—	10 342 493
—	—	—	—	1 964 831
—	201 927	—	—	1 345 488
—	1 063 569	—	—	1 063 569
—	—	128 882	—	128 882
4 458 225	6 307 726	7 276 139	—	34 229 221
1 534 511	2 114 100	2 970 150	—	7 315 228
16 745 118	7 418 869	15 650 188	—	67 505 842
18 279 629	9 532 969	18 620 338	—	74 821 070

Zusammenstellung der Verluste bis Ende 1895

Bezeichnungen.	Einheit.	Jura-Simplon-Bahn.
Mittleres Betriebsalter der Bahnen Ende 1895	Jahre	24
Verluste im ganzen.		
Emissionsverluste auf den Aktien	Fr.	13 651 573
Unkosten und Kursverluste auf Anleihen	"	48 066 268
Sonstige Verluste	"	8 776 430
Zusammen Verluste bis Ende 1895	"	**70 494 271**
Durchschnittliche Verluste per Jahr.		
Emissionsverluste auf den Aktien	Fr.	568 815
Unkosten und Kursverluste auf Anleihen	"	2 002 761
Sonstige Verluste	"	365 685
Zusammen	"	2 937 261
Amortisationen.		
Amortisationen von 1884—1895	Fr.	7 829 945
Tilgung durch Reduktion des Aktienkapitals	"	51 061 200
Zusammen	"	**58 891 145**
Durchschnittliche Amortisationen von 1884—1895	"	652 495
Ungetilgte Verluste Ende 1895	Fr.	**11 603 126**
Verluste in der 10jährigen Periode 1886—1895.		
a. Zu Lasten der Ertragsrechnung für den Rückkauf:		
Vorstudien für die Gürbethalbahn	Fr.	3 120
Vorstudien für den Simplontunnel	"	† 173 032
Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen	"	—
Beiträge an die Aarebrücke bei Döttingen	"	—
Zusammen	"	176 152
Im Durchschnitt der 10 Jahre	"	17 615
b. Zu Lasten der allgemeinen Gesellschaftsrechnung:		
Unkosten und Kursverluste auf Anleihen	Fr.	6 221 907
Storno des pro 1890 von den zu amortisierenden Verwendungen abgeschriebenen Überschusses des Reservefonds	"	600 442
Abschreibung auf den Aktien der Wald-Rüti-Bahn	"	—
Anteil der Aktionäre an den Ersparnissen beim Bau des Gotthardtunnels	"	—
Zusammen	"	6 822 349

† Von den Vorauslagen für den Simplontunnel, welche im Jahr 1890 mit Fr. 757 697 den zu amortisierenden Verwendungen beigefügt wurden, sind hier nur die Ausgaben der Jahre 1886—1889 aufgenommen.

und der zur Tilgung derselben verwendeten Beträge.

Nordostbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Vereinigte Schweizer-bahnen.	Gotthard-bahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
23	31	38	15	19	26
696 467	1 534 511	2 114 100	2 970 150	—	20 966 801
15 527 054	14 303 545	8 114 639	16 130 534	—	102 142 040
* 9 361 487	** 8 100 576	4 833 230	2 428 021	—	33 499 744
25 585 008	**23 938 632**	**15 061 969**	**21 528 705**	—	**156 608 585**
30 281	49 500	55 634	198 011	—	806 415
675 089	461 405	213 543	1 075 368	—	3 928 540
407 021	261 309	127 191	161 868	—	1 288 452
1 112 391	772 214	396 368	1 435 247	—	6 023 407
8 800 000	5 659 003	5 529 000	2 908 367	—	30 726 315
—	—	—	—	—	51 061 200
8 800 000	**5 659 003**	**5 529 000**	**2 908 367**	—	**81 787 515**
733 333	471 584	460 750	242 363	—	2 560 526
16 785 008	**18 279 629**	**9 532 969**	**18 620 338**	—	**74 821 070**
—	—	—	—	—	3 120
—	—	—	—	—	173 032
241 700	651 959	472 386	364 021	—	1 730 066
50 000	50 000	—	—	—	100 000
291 700	701 959	472 386	364 021	—	2 006 218
29 170	70 196	47 238	36 402	—	200 621
595 000	738 000	—	4 569 411	—	12 124 318
—	—	—	—	—	600 442
—	—	661 550	—	—	661 550
—	—	—	1 564 000	—	1 564 000
595 000	738 000	661 550	6 133 411	—	14 950 310

* Nach Abzug der auf Bauconto übertragenen Fr. 2 572 630.

** Nach Abzug der auf Bauconto übertragenen Fr. 21 845.

Nachweisung des konzessionsmässigen

Bezeichnung der Rubriken.	Jura-Simplon-Bahn.	Nordostbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.
	Fr.	Fr.
a. Ertragsrechnung für den konzessionsmässigen Rückkauf.		
Einnahmen.		
Einnahmen auf Betriebsrechnung	24 494 511	21 787 250
Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn (im Ertrag verfügbarer Kapitalien inbegriffen)	—	—
Rechnungsmäßige Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds	1 154 216	1 337 340
Ergänzungszuschüsse aus dem Erneuerungsfonds	259 351	39 989
Betriebssubventionen für besondere Zwecke .	18 855	1 000
Sonstige Einnahmen (Beilage IV)	19 742	79 438
Total	25 946 675	23 245 017
Ausgaben.		
Ausgaben auf Betriebsrechnung	14 251 943	12 145 167
Rechnungsmäßige Einlagen in den Erneuerungsfonds	1 290 688	1 426 714
Ergänzungseinlagen in den Erneuerungsfonds	737 272	256 537
Abzug für den Ertrag von Liegenschaften .	5 313	40 984
Verluste zu Lasten der Ertragsrechnung (Beilage VI)	17 615	29 170
Ausgaben zu verschiedenen Zwecken (Beilage IV)	292 153	107 269
Ertragsanteil der Subventionen	—	—
Konzessionsmäßiger Reinertrag	9 351 691	9 239 176
Total	25 946 675	23 245 017

Beilage VII a.

Reinertrages in den Jahren 1886—1895.

Centralbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Gotthardbahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
16 842 003	8 812 004	13 597 749	5544	85 539 061
1 010	—	—	—	1 010
1 188 284	340 336	451 725	—	4 471 901
86 034	261 000	57 465	1376	705 215
—	—	—	—	19 855
775	198	1 685	—	101 838
18 118 106	9 413 538	14 108 624	6920	90 838 880
9 366 930	5 033 468	7 123 495	8110	47 929 113
1 138 424	398 383	739 968	—	4 994 177
70 576	327 717	100 032	2000	1 494 134
6 905	20 700	11 391	40	85 333
70 196	47 238	36 402	—	200 621
99 608	47 735	87 558	—	634 323
—	—	46 800	—	46 800
7 365 467	3 538 297	5 962 978	— 3230	35 454 379
18 118 106	9 413 538	14 108 624	6920	90 838 880

Nachweisung des konzessionsmässigen

Bezeichnung der Rubriken.	Jura-Simplon-Bahn.	Nordostbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.
b. Allgemeine Gesellschaftsrechnung.	Fr.	Fr.
Einnahmen.		
Durchschnittlicher Saldo der Vorjahre (1885 bis 1894)	232 145	658 273
Konzessionsmäßiger Reinertrag (Beilage VII *a*)	9 351 691	9 239 176
Ertrag verfügbarer Kapitalien	459 578	686 147
Kursgewinne und Provisionen	75 912	420 627
Bauzinse	5 646	291 883
Ertrag der Liegenschaften	5 313	40 984
Ertrag der Nebengeschäfte	—	124 031
Zuschüsse aus den Specialfonds, exklusive Erneuerungsfonds	73 907	390 173
Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds	222 703	200 000
Unterlassene Ergänzungseinlagen in den Erneuerungsfonds (Beilage VII *a*)	737 272	256 537
Verluste zu Lasten der Ertragsrechnung	17 615	29 170
Betriebssubventionen für allgemeine Zwecke	—	4 594
Sonstige Einnahmen (Beilage IV)	76 293	17 553
Total	11 258 075	12 359 148
Ausgaben.		
Verzinsung der schwebenden Schulden	199 749	80 510
Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen	102 826	112 337
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	6 656 245	5 885 117
Einlagen in die Specialfonds, exklusive Erneuerungsfonds	162 610	561 396
Einlagen in Amortisations- und Baufonds	273 403	200 000
Unterlassene Ergänzungszuschüsse aus dem Erneuerungsfonds (Beilage VII *a*)	259 351	39 989
Tilgung alter Verluste	632 702	672 000
Ausgaben zu verschiedenen Zwecken (Beilage IV)	229 270	455 346
Dividenden für die Aktien	2 526 402	3 619 096
Durchschnittlicher Vortrag auf neue Rechnung (1887—1896)	215 517	733 357
Total	11 258 075	12 359 148

Beilage VII b.

Reinertrages in den Jahren 1886—1895.

Centralbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Gotthardbahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten.)	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
308 983	127 370	235 594	—	1 562 365
7 365 467	3 538 297	5 962 978	— 3230	35 454 379
231 228	139 930	603 417	—	2 120 300
80 355	4 428	176 407	—	757 729
12 358	—	79 718	—	389 605
6 905	20 700	11 391	40	85 333
—	—	—	—	124 031
37 312	62 833	28 206	—	592 431
7 668	199 200	2 646	—	632 217
70 576	327 717	100 032	2000	1 494 134
70 196	47 238	36 402	—	200 621
—	—	—	—	4 594
2 000	15 392	24 454	—	135 692
8 193 048	4 483 105	7 261 245	— 1190	43 553 431
68 387	61 578	—	—	410 224
33 703	10 784	34 962	—	294 612
4 153 718	1 670 056	3 812 743	—	22 177 879
174 313	80 227	204 684	—	1 183 230
18 035	199 400	42 309	—	733 147
86 034	261 000	57 465	1376	705 215
519 180	462 420	265 837	—	2 552 139
155 888	65 686	71 584	—	977 774
2 675 000	1 551 500	2 559 600	— 2566	12 929 032
308 790	120 454	212 061	—	1 590 179
8 193 048	4 483 105	7 261 245	— 1190	43 553 431

Ausgleichung des Reinertrages für die in den Jahren

Bezeichnung der Linien.	Datum der Eröffnung oder des Abganges.	Nr. der Bemerkung über die Herleitung der Ertragsziffern.	Vermehrung	
			1886.	1887.
			Fr.	Fr.
Jura-Simplon-Bahn.				
Bouveret—St-Gingolph (Eröffnung)	1. VI. 1886	1	— 4 500	—
Alpnachstad—Brienz (Eröffnung)	14. VI. 1888	2	215 000	215 000
Le Creux—Chaux-de-Fonds (Eröffnung)	17. XII. 1888	3	42 500	42 500
Le Creux—Convers—Chaux-de-Fonds (Betriebseinstellung)	17. XII. 1888	3	— 66 200	— 66 200
Luzern—Alpnachstad (Eröffnung)	1. VI. 1889	2	60 000	60 000
Pont—Vallorbe (Erwerbung)	1. I. 1891	4	12 000	12 500
Zusammen	—	—	258 800	263 800
Nordostbahn.				
Dielsdorf—Niederweningen (Eröffnung)	12. VIII. 1891	5	— 15 000	— 15 000
Koblenz—Stein, zur Hälfte (Eröffnung)	1. VIII. 1892	6	— 2 500	— 2 500
Stadelhofen (Zürich)—Rapperswil (Eröffnung)	15. III. 1894	7	239 000	239 000
Zürich—Stadelhofen (Eröffnung)	1. X. 1894	7	44 000	44 000
Etzweilen—Feuerthalen (Eröffnung)	1. XI. 1894	7	13 000	13 000
Feuerthalen—Schaffhausen (Eröffnung)	1. IV. 1895	7	2 000	2 000
Eglisau—Schaffhausen (Eröffnung)	1. VI. 1897	7	— 143 000	— 143 000
Thalweil—Zug (Eröffnung)	1. VI. 1897	7	— 202 000	— 202 000
Rückwirkung der von der Gotthardbahn eröffneten Linien auf den Ertrag der N. O. B.	1. VI. 1897	8	— 200 000	— 200 000
Zusammen	—	—	— 264 500	— 264 500
Centralbahn.				
Koblenz—Stein, zur Hälfte (Eröffnung)	1. VIII. 1892	6	— 2 500	— 2 500
Rückwirkung der von der Gotthardbahn eröffneten Linien auf den Ertrag der S. C. B.	1. VI. 1897	8	— 30 000	— 30 000
Zusammen	—	—	— 32 500	— 32 500
Gotthardbahn.				
Eröffnung der Linien Luzern—Immensee und Zug—Goldau	1. VI. 1897	9	250 000	250 000

Bemerkungen über die Herleitung der Ertragsziffern.

Vorbemerkung. Veränderungen im Bestand der Bahnen, welche keinen wesentlichen Einfluss auf den Reinertrag haben, sind in obiger Darstellung unberücksichtigt geblieben.

1. Die eingesetzten Ausgabenüberschüsse sind unter Zugrundelegung der Verkehrsziffern von Bouveret—St-Gingolph, der bezahlten Zugs- und Fahrdienstkosten und der wahrscheinlichen Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn berechnet.

2. Nach dem kilometrischen Ergebnis der Jahre 1891—1892 berechnet.

3. Berechnung nach dem kilometrischen Ergebnis des ganzen Netzes der J.-B.-L. im Jahr 1889. Die negativen Beträge entsprechen der Aufhebung der Mitbenützung von Convers—Chaux-de-Fonds und der Betriebseinstellung auf der Linie Le Creux—Convers.

1886—1897 eröffneten oder abgegangenen Linien.

oder Verminderung des Reinertrages in den einzelnen Jahren.

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— 63 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60 000	23 500	—	—	—	—	—	—	—	—
11 500	12 100	12 000	—	—	—	—	—	—	—
143 500	35 600	12 000	—	—	—	—	—	—	—
— 15 000	— 15 000	— 15 000	— 9 500	—	—	—	—	—	—
— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 1 500	—	—	—	—	—
239 000	239 000	239 000	239 000	239 000	239 000	48 000	—	—	—
44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	44 000	33 000	—	—	—
13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	11 000	—	—	—
2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	500	—	—
— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 143 000	— 60 000
— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 202 000	— 85 000
— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 200 000	— 84 000
— 264 500	— 264 500	— 264 500	— 259 000	— 248 500	— 247 000	— 451 000	— 544 500	— 545 000	— 229 000
— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 2 500	— 1 500	—	—	—	—	—
— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 13 000
— 32 500	— 32 500	— 32 500	— 32 500	— 31 500	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 30 000	— 13 000
250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	104 000

Bemerkungen über die Herleitung der Ertragsziffern (Fortsetzung).

4. Die Ertragsermittlung geschah nach den Rechnungen der Gesellschaft Pont—Vallorbe. Die Angaben für 1886 beruhen auf dem Durchschnitt von 1887—1890.

5. Die Betriebsausfälle sind nach den Verkehrsquantitäten und den wahrscheinlichen Betriebskosten per Zugskilometer bemessen.

6. Diese Ansätze stützen sich auf die Ergebnisse der Jahre 1893 und 1894.

7. Nach dem Expertengutachten vom Jahr 1886 berechnet.

8. Unter Berücksichtigung der künftigen Betriebsverhältnisse schätzungsweise ermittelt.

9. Schätzungsweise berechnet.

Beilage IX a.

Konzessionsmässiger Reinertrag der Jura-Simplon-Bahn im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1890—1899.

Jahre.	Rechnungsmäßiger Reinertrag. (Beilage VII *a.*)	Ausgleichung des Reinertrages für eröffnete oder abgegangene Linien. (Beilage VIII.)	Konzessionsmäßiger Reinertrag.	Differenz von Jahr zu Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Rechnungsperiode 1886—1895.			
1886	8 244 178	258 800	8 502 978	—
1887	8 956 798	263 800	9 220 598	717 620
1888	9 579 149	143 500	9 722 649	502 051
1889	10 780 948	35 600	10 816 548	1 093 899
1890	9 250 504	12 000	9 262 504	— 1 554 044
1891	7 505 645	—	7 505 645	— 1 756 859
1892	7 610 872	—	7 610 872	105 227
1893	9 515 699	—	9 515 699	1 904 827
1894	10 899 530	—	10 899 530	1 383 831
1895	11 173 591	—	11 173 591	274 061
Durchschnitt per Jahr . .	9 351 691	71 370	9 423 061	296 735

Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1890—1899.

(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmäßigen Reinertrages in den Jahren 1896—1899 = Fr. 115 931.)

Konzessionsmäßiger Reinertrag der Jahre 1890—1895 =	Fr.	55 967 841
Mutmaßlicher Reinertrag der Jahre 1896—1899 = 4 × 11 173 591 + 10 × 115 931 = ...	„	45 853 674
Summa	Fr.	101 821 515
Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1890—1899 =	**Fr.**	**10 182 151**

Beilage IX b.

Konzessionsmässiger Reinertrag der **Nordostbahn** *) im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1888—1897.

Jahre.	Rechnungsmäßiger Reinertrag. (Beilage VII *a.*)	Ausgleichung des Reinertrages für eröffnete oder abgegangene Linien. (Beilage VIII.)	Konzessionsmäßiger Reinertrag.	Differenz von Jahr zu Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Rechnungsperiode 1886—1895.				
1886	8 475 715	— 264 500	8 211 215	—
1887	8 439 116	— 264 500	8 174 616	— 36 599
1888	8 967 077	— 264 500	8 702 577	527 961
1889	10 127 150	— 264 500	9 862 650	1 160 073
1890	9 765 909	— 264 500	9 501 409	— 361 241
1891	9 101 681	— 259 000	8 842 681	— 658 728
1892	8 164 609	— 248 500	7 916 109	— 926 572
1893	9 391 881	— 247 000	9 144 881	1 228 772
1894	10 145 719	— 451 000	9 694 719	549 838
1895	9 812 905	— 544 500	9 268 405	— 426 314
Durchschnitt per Jahr . .	9 239 176	— 307 250	8 931 926	117 466

Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1888—1897.

(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmäßigen Reinertrages in den Jahren 1896—1897 = Fr. 157 284.)

Konzessionsmäßiger Reinertrag der Jahre 1888—1895 =	Fr.	72 933 431
Mutmaßlicher Reinertrag der Jahre 1896—1897 = 2 × 9 268 405 + 3 × 157 284 = ...	„	19 008 662
Summa	Fr.	91 942 093
Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1888—1897 =	**Fr.**	**9 194 209**

*) Inkl. Gemeinschaftslinien.

Beilage IX c.

Konzessionsmässiger Reinertrag der Centralbahn*) im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1888—1897.

Jahre.	Rechnungs-mäßiger Reinertrag. (Beilage VII *a.*)	Ausgleichung des Reinertrages für eröffnete oder abgegangene Linien. (Beilage VIII.)	Konzessions-mäßiger Reinertrag.	Differenz von Jahr zu Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Rechnungsperiode 1886—1895.			
1886	6 821 637	— 32 500	6 789 137	—
1887	6 994 691	— 32 500	6 962 191	173 054
1888	7 349 532	— 32 500	7 317 032	354 841
1889	8 018 051	— 32 500	7 985 551	668 519
1890	7 573 262	— 32 500	7 540 762	— 444 789
1891	6 790 080	— 32 500	6 757 580	— 783 182
1892	6 281 980	— 31 500	6 250 480	— 507 100
1893	7 579 587	— 30 000	7 549 587	1 299 107
1894	7 879 489	— 30 000	7 849 489	299 902
1895	8 366 362	— 30 000	8 336 362	486 873
Durchschnitt per Jahr . .	7 365 467	— 31 650	7 333 817	171 914

Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1888—1897.

(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmäßigen Reinertrages in den Jahren 1896—1897 = Fr. 46 086.)

Konzessionsmäßiger Reinertrag der Jahre 1888—1895 =	Fr.	59 586 843
Mutmaßlicher Reinertrag der Jahre 1896—1897 = 2 × 8 336 362 + 3 × 46 086 = ...	„	16 810 982
Summa	Fr.	76 397 825
Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1888—1897 =	**Fr.**	**7 639 782**

*) Inkl. Gemeinschaftslinien.

Beilage IX d.

Konzessionsmässiger Reinertrag der Ver. Schweizerbahnen im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1888—1897.

Jahre.	Rechnungsmäßiger Reinertrag. (Beilage VII *a.*)	Ausgleichung des Reinertrages für eröffnete oder abgegangene Linien. (Beilage VIII.)	Konzessionsmäßiger Reinertrag.	Differenz von Jahr zu Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Rechnungsperiode 1886—1895.				
1886	3 458 258	—	3 458 258	—
1887	3 401 225	—	3 401 225	— 57 033
1888	3 635 932	—	3 635 932	234 707
1889	3 848 940	—	3 848 940	213 008
1890	3 579 304	—	3 579 304	— 269 636
1891	3 175 844	—	3 175 844	— 403 460
1892	3 137 082	—	3 137 082	— 38 762
1893	3 676 093	—	3 676 093	539 011
1894	3 813 541	—	3 813 541	137 448
1895	3 656 746	—	3 656 746	— 156 795
Durchschnitt per Jahr . .	3 538 297	—	3 538 297	22 054

Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1888—1897.

(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmäßigen Reinertrages in den Jahren 1896—1897 = Fr. 51 696.)

Konzessionsmäßiger Reinertrag der Jahre 1888—1895 =	Fr.	28 523 482
Mutmaßlicher Reinertrag der Jahre 1896—1897 = 2 × 3 656 746 + 3 × 51 696 = ...	„	7 468 580
Summa	Fr.	35 992 062
Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1888—1897 =	**Fr.**	**3 599 206**

Beilage IX e.

Konzessionsmässiger Reinertrag der Gotthardbahn im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1894—1903.

Jahre.	Rechnungs-mäßiger Reinertrag. (Beilage VII *a.*)	Ausgleichung des Reinertrages für eröffnete oder abgegangene Linien. (Beilage VIII.)	Konzessions-mäßiger Reinertrag.	Differenz von Jahr zu Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Rechnungsperiode 1886—1895.				
1886	4 302 183	250 000	4 552 183	—
1887	5 661 213	250 000	5 911 213	1 359 030
1888	5 438 255	250 000	5 688 255	— 222 958
1889	6 178 354	250 000	6 428 354	740 099
1890	6 059 310	250 000	6 309 310	— 119 044
1891	5 691 780	250 000	5 941 780	— 367 530
1892	6 284 445	250 000	6 534 445	592 665
1893	6 330 298	250 000	6 580 298	45 853
1894	6 869 613	250 000	7 119 613	539 315
1895	6 814 325	250 000	7 064 325	— 55 288
Durchschnitt per Jahr . .	5 962 978	250 000	6 212 978	279 127

Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1894—1903.

(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmäßigen Reinertrages in den Jahren 1896—1903 = Fr. 72 759.)

Konzessionsmäßiger Reinertrag der Jahre 1894—1895 =	Fr.	14 183 938
Mutmaßlicher Reinertrag der Jahre 1896—1903 = 8 × 7 064 325 + 36 × 72 759 = ...	„	59 133 924
Summa	Fr.	73 317 862
Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1894—1903 =	**Fr.**	**7 331 786**

Beilage IX f.

Konzessionsmässiger Reinertrag der Linie **Wohlen-Bremgarten** *)
im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1890—1899.

Jahre.	Rechnungsmäßiger Reinertrag. (Beilage VII *a.*)	Ausgleichung des Reinertrages für eröffnete oder abgegangene Linien. (Beilage VIII.)	Konzessionsmäßiger Reinertrag.	Differenz von Jahr zu Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Rechnungsperiode 1886—1895.				
1886	— 3190	—	— 3190	—
1887	— 3420	—	— 3420	— 230
1888	— 3266	—	— 3266	154
1889	— 3674	—	— 3674	— 408
1890	— 3348	—	— 3348	326
1891	— 2707	—	— 2707	641
1892	— 3445	—	— 3445	— 738
1893	— 2497	—	— 2497	948
1894	— 2866	—	— 2866	— 369
1895	— 3891	—	— 3891	— 1025
Durchschnitt per Jahr . .	— 3230	—	— 3230	— 78

Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1890—1899.

(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmäßigen Reinertrages in den Jahren 1896—1899 = Fr. 213.)

Konzessionsmäßiger Reinertrag der Jahre 1890—1895 =	Fr.	— 18 754
Mutmaßlicher Reinertrag der Jahre 1896—1899 = 4 × — 3 891 + 10 × 213 = ...	„	— 13 434
Summa	Fr.	— 32 188
Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1890—1899 =	**Fr.**	**— 3 219**

*) Anteil der Gemeinde Bremgarten.

Zusammenstellung des

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn.	Nordostbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.
Bahnlängen.	Km.	Km.
Baulängen der im Betrieb stehenden Linien Ende 1895	940	730
Längen der im Bau befindlichen Linien . .	—	34
Bauliche Länge der eigenen Bahn Ende 1902	940	764
Reinertrag.	Fr.	Fr.
a. Ertrag im ganzen.		
Jahr 1886	8 502 978	8 211 215
„ 1887	9 220 598	8 174 616
„ 1888	9 722 649	8 702 577
„ 1889	10 816 548	9 862 650
„ 1890	9 262 504	9 501 409
„ 1891	7 505 645	8 842 681
„ 1892	7 610 872	7 916 109
„ 1893	9 515 699	9 144 881
„ 1894	10 899 530	9 694 719
„ 1895	11 173 591	9 268 405
„ 1896	11 289 522	9 425 689
„ 1897	11 405 453	9 582 973
„ 1898	11 521 384	9 740 257
„ 1899	11 637 315	9 897 541
„ 1900	11 753 246	10 054 825
„ 1901	11 869 177	10 212 109
„ 1902	11 985 108	10 369 393
b. Ertrag per Bahnkilometer.		
Jahr 1886	9 046	10 748
„ 1887	9 809	10 700
„ 1888	10 343	11 391
„ 1889	11 507	12 909
„ 1890	9 854	12 436
„ 1891	7 985	11 574
„ 1892	8 097	10 361
„ 1893	10 123	11 970
„ 1894	11 595	12 689
„ 1895	11 887	12 131
„ 1896	12 010	12 337
„ 1897	12 133	12 543
„ 1898	12 257	12 749
„ 1899	12 380	12 955
„ 1900	12 503	13 161
„ 1901	12 627	13 367
„ 1902	12 750	13 573

konzessionsmässigen Reinertrages.

Beilage X.

Centralbahn, inkl. Gemeinschaftslinien.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Gotthardbahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten.)	Zusammen.
Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
398	269	240	1,8	2578,8
—	—	33	—	67
398	269	273	1,8	2645,8
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6 789 137	3 458 258	4 552 183	— 3190	31 510 581
6 962 191	3 401 225	5 911 213	— 3420	33 666 423
7 317 032	3 635 932	5 688 255	— 3266	35 063 179
7 985 551	3 848 940	6 428 354	— 3674	38 938 369
7 540 762	3 579 304	6 309 310	— 3348	36 189 941
6 757 580	3 175 844	5 941 780	— 2707	32 220 823
6 250 480	3 137 082	6 534 445	— 3445	31 445 543
7 549 587	3 676 093	6 580 298	— 2497	36 464 061
7 849 489	3 813 541	7 119 613	— 2866	39 374 026
8 336 362	3 656 746	7 064 325	— 3891	39 495 538
8 382 448	3 708 442	7 137 084	— 3678	39 939 507
8 428 534	3 760 138	7 209 843	— 3465	40 383 476
8 474 620	3 811 834	7 282 602	— 3252	40 827 445
8 520 706	3 863 530	7 355 361	— 3039	41 271 414
8 566 792	3 915 226	7 428 120	— 2826	41 715 383
8 612 878	3 966 922	7 500 879	— 2613	42 159 352
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2400	42 603 321
17 058	12 856	16 675	— 2454	11 912
17 493	12 614	21 653	— 2631	12 727
18 385	13 516	20 836	— 2512	13 255
20 064	14 308	23 547	— 2826	14 720
18 947	13 306	23 111	— 2575	13 681
16 979	11 806	21 765	— 2082	12 180
15 705	11 662	23 936	— 2650	11 887
18 969	13 666	24 104	— 1921	13 784
19 722	14 177	26 079	— 2205	14 885
20 946	13 594	25 877	— 2993	14 930
21 061	13 786	26 143	— 2829	15 098
21 177	13 978	26 410	— 2665	15 266
21 293	14 170	26 676	— 2502	15 434
21 409	14 363	26 943	— 2338	15 602
21 525	14 555	27 210	— 2174	15 770
21 640	14 747	27 476	— 2010	15 937
21 756	14 939	27 742	— 1846	16 105

Konzessionsmässige Rückkaufsentschädigungen

Bezeichnung der Rubriken.	Jura-Simplon-Bahn.
Nächste offene Rückkaufstermine	1. Mai 1903
Konzessionsmäßige Rechnungsperioden für den Reinertrag	1890—1899
Reinertrag.	Fr.
Durchschnittlicher Reinertrag (Beilagen IX, *a*—*f*)	10 182 151
Ertragswerte.	
25facher Reinertrag	254 553 775
Kapitalwerte.	
Baukosten der im Betriebe stehenden Linien auf Ende 1895	282 295 313
Ausgaben für im Bau befindliche Linien und Objekte auf Ende 1895	57 315
Wahrscheinliche Bauausgaben von 1896 bis 1. Mai 1903, bezw. 1909	24 145 732
Materialvorräte (Stand auf Ende 1895)	4 063 079
Zusammen	310 561 439
Abzug der Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—
Kapitalwerte auf 1. Mai 1903, bezw. 1909	310 561 439
Rückkaufsentschädigungen.	
Entschädigungen nach dem Ertragswerte	—
Entschädigungen nach dem Kapitalwerte (Anlagekapital)	310 561 439
Abzüge für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte	— 22 407 236
Rückkaufsentschädigungen	288 154 203

Beilage XI.

auf 1. Mai 1903, beziehungsweise 1909.

Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftslinien.	Centralbahn, inklusive Gemeinschaftslinien.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Gotthardbahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
1. Mai 1903	1. Mai 1903	1. Mai 1903	1. Mai 1909	1. Mai 1903	—
1888—1897	1888—1897	1888—1897	1894—1903	1890—1899	—
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
9 194 209	7 639 782	3 599 206	7 331 786	— 3 219	37 943 915
229 855 225	190 994 550	89 980 150	183 294 650	— 80 475	948 597 875
212 860 791	145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
16 450 090	1 146 509	125 562	8 298 412	—	26 077 888
31 037 589	15 301 106	5 914 807	25 659 967	—	102 059 201
3 527 765	2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
263 876 235	164 559 220	87 675 927	281 893 025	232 357	1 108 798 203
—	—	—	119 000 000	—	119 000 000
263 876 235	164 559 220	87 675 927	162 893 025	232 357	989 798 203
—	190 994 550	89 980 150	183 294 650	—	464 269 350
263 876 235	—	—	—	232 357	574 670 031
— 19 441 888	— 13 636 604	— 8 121 505	— 10 923 468	— 23 911	— 74 554 612
244 434 347	177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769

Eingangsbilanzen für den Bund auf

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn. 1903.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschafts-linien. 1903.
	Fr.	Fr.
Aktiven.		
Baukosten, gemäß Beilage XI	306 498 360	260 348 470
Beitrag des Bundes für Ergänzungsanlagen, welche zum Teil über die derzeitigen Verkehrsbedürfnisse hinausgehen	8 825 000	14 075 000
Materialvorräte	4 063 079	3 527 765
Verfügbares Betriebskapital	4 322 313	3 666 515
Überschuß der Ertragswerte über die Kapitalwerte	—	—
Total der Aktiven	323 708 752	281 617 750
Passiven.		
Kapital für die Rückkaufsentschädigungen	288 154 203	244 434 347
Beitrag des Bundes für Ergänzungsanlagen, wie oben	8 825 000	14 075 000
Betriebskapital	4 322 313	3 666 515
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Reserven für materiellen Minderwert der Kaufsobjekte	22 407 236	19 441 888
Total der Passiven	323 708 752	281 617 750
Baukosten.		
Bahnanlagen und feste Einrichtungen, exklusive Oberbau	229 447 677	196 489 029
Oberbau	44 281 583	41 399 635
Rollmaterial	38 093 878	33 186 124
Mobiliar und Gerätschaften	3 500 222	3 348 682
Zusammen	315 323 360	274 423 470

Anmerkung. Die in den Beilagen XIII *a* und *c* aufgeführten

Beilage XII.

1. Mai 1903, beziehungsweise 1909.

Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien. 1903.	Vereinigte Schweizer-bahnen. 1903.	Gotthard-bahn. 1909.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten). 1903.	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
161 869 415	86 330 146	278 481 354	232 357	1 093 760 102
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
26 435 330	2 304 223	20 401 625	—	49 141 178
205 479 919	94 533 030	309 510 218	235 484	1 215 085 153
177 357 946	81 858 654	172 371 182	208 446	964 384 778
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
—	—	119 000 000	—	119 000 000
13 636 604	8 121 496	10 923 468	23 911	74 554 603
205 479 919	94 533 030	309 510 218	235 484	1 215 085 153
122 654 029	59 946 683	239 501 591	151 797	848 190 806
28 455 039	13 870 728	19 419 309	47 032	147 473 326
20 693 048	14 095 360	21 271 317	31 944	127 371 671
1 892 299	1 742 375	2 919 137	1 584	13 404 299
173 694 415	89 655 146	283 111 354	232 357	1 136 440 102

Kursgewinne, bezw. Kursverluste sind in dieser Bilanz nicht inbegriffen.

Betriebsbudget für den Bund
den Kapitalzins

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn. 1903.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftslinien. 1903.
	Fr.	Fr.
Anlagekapital.		
Rückkaufsentschädigungen	288 154 203	244 434 347
Beitrag des Bundes für Ergänzungsanlagen (Beilage XII)	8 825 000	14 075 000
Verfügbares Betriebskapital	4 322 313	3 666 515
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Zusammen	301 301 516	262 175 862
Davon ab 5 % Kursgewinne nach Abzug der Unkosten	15 065 076	13 108 793
Anlagekapital	286 236 440	249 067 069
Zu amortisierendes Kapital.		
Anlagekapital wie vorstehend	286 236 440	249 067 069
Abzüge für nicht amortisierbare Kapitalbeträge	37 501 262	32 768 644
Zu amortisierendes Kapital	248 735 178	216 298 425
Nicht amortisierbare Kapitalbeträge.		
Verfügbares Betriebskapital und Materialvorräte	8 385 392	7 194 280
70 % vom Wert des Betriebsmaterials	29 115 870	25 574 364
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Zusammen	37 501 262	32 768 644
Reinertrag.		
Mutmaßlicher Reinertrag im Jahr 1902, gemäß Beilage X	11 985 108	10 369 393
Wahrscheinliche Ertragszunahme bei der Gotthardbahn von 1903—1908, gemäß Beilage IX *e*, 6 × 72 759	—	—
Ertrag der Subventionen (Gotthardbahn), gemäß Beilage VII *a*, mit einem Zuschlag von Fr. 13 200 als Ertragsvermehrung bis 1908	—	—
Zinsertrag verfügbarer Kapitalien à 2 % p. a.	146 372	125 177
Zusammen	12 131 480	10 494 570
Davon ab für den Ersatz abgehender Bahnanlagen	315 323	274 424
Reinertrag	11 816 157	10 220 146
Verzinsung und Amortisation des Kapitals.		
Zins à 4 % vom Anlagekapital, exkl. Subventionen	11 449 458	9 962 683
Ertragsanteil der Subventionen	—	—
Amortisation des Kapitals innerhalb 60 Jahren	1 045 147	908 853
Zusammen	12 494 605	10 871 536
Ertragsüberschuß.		
Überschuß des Reinertrages über die Zinsen- und Amortisationsbeträge	— 678 448	— 651 390
Überschuß des Reinertrages über die Zinsenbeträge	366 699	257 463

Beilage XIII a.

pro 1903, beziehungsweise 1909, zu 4 % gerechnet.

Centralbahn, inklusive Gemeinschaftslinien. 1903.	Vereinigte Schweizerbahne 1903.	Gotthardbahn. 1909.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten). 1903.	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
—	—	119 000 000	—	119 000 000
191 843 315	86 411 525	298 586 750	211 573	1 140 530 541
9 592 166	4 320 576	8 979 337	10 579	51 076 527
182 251 149	82 090 949	289 607 413	200 994	1 089 454 014
182 251 149	82 090 949	289 607 413	200 994	1 089 454 014
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
161 091 232	68 430 874	147 676 856	174 397	842 406 962
5 350 174	2 573 661	5 997 239	3 127	29 503 873
15 809 743	11 086 414	16 933 318	23 470	98 543 179
—	—	119 000 000	—	119 000 000
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2 400	42 603 321
—	—	436 554	—	436 554
—	—	60 000	—	60 000
96 502	44 651	92 062	51	504 815
8 755 466	4 063 269	8 162 254	— 2 349	43 604 690
173 695	89 655	283 111	232	1 136 440
8 581 771	3 973 614	7 879 143	— 2 581	42 468 250
7 290 046	3 283 638	6 824 296	8 040	38 818 161
—	—	60 000	—	60 000
676 880	287 536	620 515	733	3 539 664
7 966 926	3 571 174	7 504 811	8 773	42 417 825
614 845	402 440	374 332	— 11 354	50 425
1 291 725	689 976	994 847	— 10 621	3 590 089

Betriebsbudget für den Bund
den Kapitalzins

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn. 1903.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftsinien. 1903.
Anlagekapital.	Fr.	Fr.
Rückkaufsentschädigungen	288 154 203	244 434 347
Beitrag des Bundes für Ergänzungsanlagen (Beilage XII)	8 825 000	14 075 000
Verfügbares Betriebskapital	4 322 313	3 666 515
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Zusammen Anlagekapital	301 301 516	262 175 862
Zu amortisierendes Kapital.		
Anlagekapital wie vorstehend	301 301 516	262 175 862
Abzüge für nicht amortisierbare Kapitalbeträge . .	37 501 262	32 768 644
Zu amortisierendes Kapital	263 800 254	229 407 218
Nicht amortisierbare Kapitalbeträge.		
Verfügbares Betriebskapital und Materialvorräte . .	8 385 392	7 194 280
70 % vom Wert des Betriebsmaterials	29 115 870	25 574 364
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Zusammen	37 501 262	32 768 644
Reinertrag.		
Mutmaßlicher Reinertrag im Jahr 1902, gemäß Beilage X	11 985 108	10 369 393
Wahrscheinliche Ertragszunahme bei der Gotthardbahn von 1903—1908, gemäß Beilage IX *e*, 6 × 72,759 .	—	—
Ertrag der Subventionen (Gotthardbahn), gemäß Beilage VII *a*, mit einem Zuschlag von Fr. 13,200 als Ertragsvermehrung bis 1908	—	—
Zinsertrag verfügbarer Kapitalien à 2 % p. a. . . .	146 372	125 177
Zusammen	12 131 480	10 494 570
Davon ab für den Ersatz abgehender Bahnanlagen .	315 323	274 424
Reinertrag	11 816 157	10 220 146
Verzinsung und Amortisation des Kapitals.		
Zins à 3½ % vom Anlagekapital, exkl. Subventionen	10 545 553	9 176 155
Ertragsanteil der Subventionen	—	—
Amortisation des Kapitals innerhalb 60 Jahren . .	1 342 380	1 167 366
Zusammen	11 887 933	10 343 521
Ertragsüberschuß.		
Überschuß des Reinertrages über die Zinsen- und Amortisationsbeträge	— 71 776	— 123 375
Überschuß des Reinertrages über die Zinsenbeträge .	1 270 604	1 043 991

Beilage XIII b.

pro 1903, beziehungsweise 1909,
zu $3^1/_2$ % gerechnet.

Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien. 1903.	Vereinigte Schweizer-bahnen. 1903.	Gotthard-bahn. 1909.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten). 1903.	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
—	—	119 000 000	—	119 000 000
191 843 315	86 411 525	298 586 750	211 573	1 140 530 541
191 843 315	86 411 525	298 586 750	211 573	1 140 530 541
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
170 683 398	72 751 450	156 656 193	184 976	893 483 489
5 350 174	2 573 661	5 997 239	3 127	29 503 873
15 809 743	11 086 414	16 933 318	23 470	98 543 179
—	—	119 000 000	—	119 000 000
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2 400	42 603 321
—	—	436 554	—	436 554
—	—	60 000	—	60 000
96 502	44 651	92 062	51	504 815
8 755 466	4 063 269	8 162 254	— 2 349	43 604 690
173 695	89 655	283 111	232	1 136 440
8 581 771	3 973 614	7 879 143	— 2 581	42 468 250
6 714 516	3 024 404	6 285 536	7 405	35 753 569
—	—	60 000	—	60 000
868 543	370 205	797 164	941	4 546 599
7 583 059	3 394 609	7 142 700	8 346	40 360 168
998 712	579 005	736 443	— 10 927	2 108 082
1 867 255	949 210	1 533 607	— 9 986	6 654 681

Betriebsbudget für den Bund

den Kapitalzins

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn. 1903.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftslinien. 1903.
Anlagekapital.	Fr.	Fr.
Rückkaufsentschädigungen	288 154 203	244 434 347
Beitrag des Bundes für Ergänzungsanlagen (Beilage XII)	8 825 000	14 075 000
Verfügbares Betriebskapital	4 322 313	3 666 515
Geldbeschaffungskosten und Kursverluste (5 %) . .	15 065 076	13 108 793
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Zusammen Anlagekapital.	316 366 592	275 284 655
Zu amortisierendes Kapital.		
Anlagekapital wie vorstehend	316 366 592	275 284 655
Abzüge für nicht amortisierbare Kapitalbeträge . .	37 501 262	32 768 644
Zu amortisierendes Kapital	278 865 330	242 516 011
Nicht amortisierbare Kapitalbeträge.		
Verfügbares Betriebskapital und Materialvorräte . .	8 385 392	7 194 280
70 % vom Wert des Betriebsmaterials	29 115 870	25 574 364
Subventionen mit bedingtem Anteil am Betriebsertrag	—	—
Zusammen	37 501 262	32 768 644
Reinertrag.		
Mutmaßlicher Reinertrag im Jahr 1902, gemäß Beilage X	11 985 108	10 369 393
Wahrscheinliche Ertragszunahme bei der Gotthardbahn von 1903—1908, gemäß Beilage IX *e*, 6 × 72 759 .	—	—
Ertrag der Subventionen (Gotthardbahn), gemäß Beilage VII *a*, mit einem Zuschlag von Fr. 13 200 als Ertragsvermehrung bis 1908	—	—
Zinsertrag verfügbarer Kapitalien à 2 % p. a. . . .	146 372	125 177
Zusammen	12 131 480	10 494 570
Davon ab für den Ersatz abgehender Bahnanlagen .	315 323	274 424
Reinertrag	11 816 157	10 220 146
Verzinsung und Amortisation des Kapitals.		
Zins à 3 % vom Anlagekapital, exkl. Subventionen .	9 490 998	8 258 540
Ertragsanteil der Subventionen	—	—
Amortisation des Kapitals innerhalb 60 Jahren . .	1 710 270	1 487 341
Zusammen	11 201 268	9 745 881
Ertragsüberschuß.		
Überschuß des Reinertrages über die Zinsen- und Amortisationsbeträge	614 889	474 265
Überschuß des Reinertrages über die Zinsenbeträge .	2 325 159	1 961 606

Beilage XIII c.

pro 1903, beziehungsweise 1909,
zu 3 % gerechnet.

Centralbahn, inklusive Gemeinschaftslinien. 1903.	Vereinigte Schweizerbahnen. 1903.	Gotthardbahn. 1909.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten). 1903.	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
11 825 000	3 325 000	4 630 000	—	42 680 000
2 660 369	1 227 880	2 585 568	3 127	14 465 772
9 592 166	4 320 576	8 979 337	10 579	51 076 527
—	—	119 000 000	—	119 000 000
201 435 481	90 732 101	307 566 087	222 152	1 191 607 068
201 435 481	90 732 101	307 566 087	222 152	1 191 607 068
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
180 275 564	77 072 026	165 635 530	195 555	944 560 016
5 350 174	2 573 661	5 997 239	3 127	29 503 873
15 809 743	11 086 414	16 933 318	23 470	98 543 179
—	—	119 000 000	—	119 000 000
21 159 917	13 660 075	141 930 557	26 597	247 047 052
8 658 964	4 018 618	7 573 638	— 2 400	42 603 321
—	—	436 554	—	436 554
—	—	60 000	—	60 000
96 502	44 651	92 062	51	504 815
8 755 466	4 063 269	8 162 254	— 2 349	43 604 690
173 695	89 655	283 111	232	1 136 440
8 581 771	3 973 614	7 879 143	— 2 581	42 468 250
6 043 064	2 721 963	5 656 983	6 664	32 178 212
—	—	60 000	—	60 000
1 105 623	472 679	1 015 836	1 199	5 792 948
7 148 687	3 194 642	6 732 819	7 863	38 031 160
1 433 084	778 972	1 146 324	— 10 444	4 437 090
2 538 707	1 251 651	2 162 160	9 245	10 230 038

Schlussbilanzen der Bahngesellschaften

Bezeichnungen.	Jura-Simplon-Bahn. 1903.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftslinien. 1903.
Aktiven.		
Rückkaufsentschädigungen	288 154 203	244 434 347
Ungetilgte Verluste und nicht ersetzte Wertabgänge	23 307 967	28 966 017
Verfügbare Mittel	18 662 898	9 581 767
Liegenschaften	252 414	827 477
Nebengeschäfte	—	2 077 958
Total der Aktiven	330 377 482	285 887 566
Passiven.		
Konsolidierte Anleihen	201 589 700	192 016 000
Schwebende Schulden	22 164 864	9 544 431
Hülfskassendeficite	960 531	1 213 462
Rückzahlbare Subventionen	835 554	—
Aktienkapital	101 120 000	80 000 000
Specialfonds, exklusive Erneuerungsfonds	3 610 742	2 221 353
Aktivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnungen	96 091	892 320
Überschuß der Ertragswerte über die Kapitalwerte	—	—
Total der Passiven	330 377 482	285 887 566
Liquidationswerte der Aktien.		
Nominalbeträge des Aktienkapitals	101 120 000	80 000 000
Specialfonds, exklusive Erneuerungsfonds	3 610 742	2 221 353
Aktivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnungen	96 091	892 320
Überschuß der Ertragswerte über die Kapitalwerte	—	—
Liquidationswerte mit Einschluß der ungetilgten Verluste, bezw. der Beträge, welche zu Dividendenzahlungen statt zu Amortisationen verwendet worden sind	104 826 833	83 113 673
Hiervon ab die ungetilgten Verluste und nicht ersetzten Wertabgänge	23 307 967	28 966 017
Wirkliche Liquidationswerte	81 518 866	54 147 656

Beilage XIV.

auf 1. Mai 1903, bezw. 1909.

Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien. 1903.	Vereinigte Schweizer-bahnen. 1903.	Gotthard-bahn. 1909.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten). 1903.	Zusammen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
25 975 075	12 058 800	11 835 627	23 911	102 167 397
8 676 475	4 240 969	7 876 305	20	49 038 434
606 971	841 401	344 474	1 145	2 873 882
—	—	—	—	2 077 958
212 616 467	98 999 815	192 427 588	233 522	1 120 542 440
123 370 500	47 820 000	112 960 000	—	677 756 200
7 973 060	5 479 857	5 570 323	—	50 732 535
988 287	1 937 324	—	—	5 099 604
—	—	—	—	835 554
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
3 496 937	1 401 927	3 248 098	—	13 979 057
352 353	56 484	247 542	—	1 644 790
26 435 330	2 304 223	20 401 625	—	49 141 178
212 616 467	98 999 815	192 427 588	233 522	1 120 542 440
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
3 496 937	1 401 927	3 248 098	—	13 979 057
352 353	56 484	247 542	—	1 644 790
26 435 330	2 304 223	20 401 625	—	49 141 178
80 284 620	43 762 634	73 897 265	233 522	386 118 547
25 975 075	12 058 800	11 835 627	23 911	102 167 397
54 309 545	31 703 834	62 061 638	209 611	283 951 150

Liquidationsbetreffnisse für die Aktien

Bezeichnungen.	Einheit.	Jura-Simplon-Bahn. 1903.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftslinien. 1903.
Stand des Aktienkapitals.			
Zahl der Aktien:			
Prioritätsaktien	n.	104 000	—
Stammaktien	"	245 600	160 000
Zusammen	"	349 600	160 000
Nominalwert per Aktie:			
Prioritätsaktien	Fr.	500	—
Stammaktien	"	200	500
Nominalwert sämtlicher Aktien:			
Prioritätsaktien	Fr.	52 000 000	—
Stammaktien	"	49 120 000	80 000 000
Zusammen	"	101 120 000	80 000 000
Liquidationsbetreffnisse mit Einschluß der ungetilgten Verluste, bezw. der Beträge, welche zu Dividendenzahlungen statt zu Amortisationen verwendet worden sind.			
Betreffnisse für sämtliche Aktien:			
Prioritätsaktien	Fr.	52 000 000	—
Stammaktien	"	49 120 000	83 113 673
Genußscheine (170 000 Stück)	"	3 706 833	—
Zusammen	"	104 826 833	83 113 673
Betreffnisse per Aktie:			
Prioritätsaktien	Fr.	500,00	—
Stammaktien	"	200,00	519,46
Genußscheine, per Stück	"	21,80	—
Betreffnisse per Fr. 100 Nominalwert:			
Prioritätsaktien	Fr.	100,00	—
Stammaktien	"	100,00	103,89
Im Durchschnitt sämtlicher Aktien	"	100,00	103,89
Wirkliche Liquidationsbetreffnisse.			
Betreffnisse für sämtliche Aktien:			
Prioritätsaktien	Fr.	52 000 000	—
Stammaktien	"	29 518 866	54 147 656
Zusammen	"	81 518 866	54 147 656
Betreffnisse per Aktie:			
Prioritätsaktien	Fr.	500,00	—
Stammaktien	"	120,19	338,42
Betreffnisse per 100 Fr. Nominalwert:			
Prioritätsaktien	Fr.	100,00	—
Stammaktien	"	61,10	67,68
Im Durchschnitt sämtlicher Aktien	"	80,62	67,68

auf 1. Mai 1903, bezw. 1909.

Beilage XV.

Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien. 1903.	Vereinigte Schweizer-bahnen. 1903.	Gotthard-bahn. 1909.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten). 1903.	Kapitalsummen und Durchschnitts-betreffnisse.
—	35 000	—	—	—
100 000	45 000	100 000	—	—
100 000	80 000	100 000	—	—
—	500	—	—	—
500	500	500	—	—
—	17 500 000	—	—	69 500 000
50 000 000	22 500 000	50 000 000	233 522	251 853 522
50 000 000	40 000 000	50 000 000	233 522	321 353 522
—	19 146 152	—	—	71 146 152
80 284 620	24 616 482	73 897 265	233 522	311 265 562
—	—	—	—	3 706 833
80 284 620	43 762 634	73 897 265	233 522	386 118 547
—	547,03	—	—	—
802,85	547,03	738,97	—	—
—	—	—	—	—
—	109,41	—	—	102,37
160,57	109,41	147,79	100,00	123,59
160,57	109,41	147,79	100,00	119,00
—	17 500 000	—	—	69 500 000
54 309 545	14 203 834	62 061 638	209 611	214 451 150
54 309 545	31 703 834	62 061 638	209 611	283 951 150
—	500,00	—	—	—
543,10	315,64	620,62	—	—
—	100,00	—	—	100,00
108,62	63,13	124,12	89,76	85,15
108,62	79,26	124,12	89,76	88,86

Übersicht der Anleihen auf Ende 1895

Stand der Anleihen Ende 1895.	Zinsfuss.	Emissionsdatum.	Zinstermine.	Pfandobjekte.
Fr.	%			
				Jura-Simplon-Bahn.
7 630 500	3	15. Okt. 1866	15. April u. 15. Okt.	Die Linie Jougne-Eclépens.
17 400 900	$2^8/_{11}$	1. Juli 1868	10. März u. 10. Sept.	Vaumarcus-Neuveville und Verrières-Auvernier.
400 000	$3^3/_4$	31. Dez. 1887	31. Dez.	Verwaltungsgebäude Bern mit zugehörigem Terrain.
29 000 000	$3^1/_2$	31. März 1889	31. März u. 30. Sept.	Zollikofen-Neuenstadt, Biel-Delsberg, Basel-Pruntrut-Delle, Sonceboz-Chaux-de-Fonds, Lyß-Fräschels mit Rollmaterial u. übrigen Zubehörden.
5 000 000	$3^1/_2$	31. März 1889	31. März u. 30. Sept.	Brünigbahn mit allen Zubehörden.
126 832 500	$3^1/_2$	1. Okt. 1894	1. April u. 1. Okt.	Die übrigen Linien mit zugehörendem Betriebsmaterial, jedoch unter Ausschluß von St-Maurice-Brigue und Gümligen-Luzern.
186 263 900	Total.			
				Centralbahn.
26 682 000	4	1. Febr. 1876	1. Febr. u. 1. Aug.	—
19 260 000	4	25. Juni 1880	30. April u. 31. Okt.	—
10 000 000	4	1. März 1892	15. Sept.	—
28 000 000	$3^1/_2$	1 Juni 1894	15. Dez.	—
30 000 000	$3^1/_2$	26. Okt. 1894	15. Sept.	—
113 942 000	Total.			
				Vereinigte Schweizerbahnen.
229 500	3	1. Juli 1857	1. Jan. u. 1. Juli.	—
198 000	3	1. Juli 1859	1. Jan. u. 1. Juli.	—
997 500	5	31. März 1865	1. Jan. u. 1. Juli.	Die ganze Bahn mit Zubehörden, im I. Rang.
24 908 800	4	31. März 1865	30. Juni u. 31. Dez.	Die ganze Bahn mit Zubehörden, im I. Rang.
13 061 200	4	31. März 1865	30. Juni u. 31. Dez.	Die ganze Bahn mit Zubehörden, im II. Rang.
5 000 000	4	1. Okt. 1892	1. Okt.	Die ganze Bahn mit Zubehörden, im III. Rang.
44 395 000	Total.			
				Gotthardbahn.
99 690 000	$3^1/_2$	1. April 1895	31. März u. 30. Sept.	Die ganze Bahn mit Zubehörden, inkl. die neuen Zufahrtslinien.

Rückzahlungsbedingungen.	Bemerkungen.
Jura-Simplon-Bahn.	
Von 1869—1967 planmäßig auszulosen.	
Von 1869—1958 planmäßig auszulosen.	Anleihen der Franco-Suisse.
Vom 31. Dezember 1897 an steht die Kündigung beiden Parteien frei.	
Vom 30. September 1906 an beiderseits auf 6 Monate kündbar.	Kapital und Zinse vom Staat Bern garantiert.
Vom 30. September 1906 an beiderseits auf 6 Monate kündbar.	
Auf 1. Januar 1904 und von da an jederzeit seitens der Bahngesellschaft ganz oder teilweise rückzahlbar gegen 3monatliche Kündigung.	Gesamtbetrag Fr. 140 000 000; davon sind Fr. 13167500 noch nicht emittiert.
Centralbahn.	
Von 1887—1936 planmäßig zu amortisieren.	
Von 1883—1957 planmäßig zu amortisieren.	
Von 1915—1957 planmäßig zu amortisieren. Die Schuldnerin hat aber auch das Recht, das Anleihen von 1900 an nach 6monatlicher Kündigung ganz zurückzuzahlen.	
Von 1915—1957 planmäßig zu amortisieren. Die Bahngesellschaft hat das Recht, die Anleihen frühestens auf 15. Sept. 1904 nach 3monatlicher Kündigung zurückzuzahlen.	
Vereinigte Schweizerbahnen.	
Von 1860—1949 nach Plan auszulosen.	
Von 1860—1949 nach Plan auszulosen.	
Von 1865—1949 nach Plan auszulosen.	
Von den Jahreserträgnissen der Bahn (nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebskosten, der Passivzinse und Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds) soll die Hälfte pro rata für die Rückzahlung der beiden Anleihen verwendet werden, jedoch nicht mehr als $^1/_2$ % des in Zirkulation befindlichen Kapitals. Der Verwaltungsrat kann auch größere Rückzahlungen anordnen.	
Vom 1. April 1902 an von der V. S. B. jederzeit auf 6 Monate kündbar; Schlußtermin für die Rückzahlung: 1. Okt. 1912.	
Gotthardbahn.	
Vom 30. September 1895 an innerhalb 79 Jahren planmäßig zu tilgen. Die Gesellschaft ist berechtigt, vom 30. September 1901 an die Rückzahlungsquoten beliebig zu verstärken oder das Anleihen auf 3 Monate ganz oder teilweise zu künden.	Totaler Emissionsbetrag Fr. 115 000 000; davon sind Fr. 15 000 000 noch nicht einbezahlt.

Übersicht der Anleihen auf Ende 1895

Stand der Anleihen Ende 1895.	Zinsfuss.	Emissionsdatum.	Zinstermine.	Pfandobjekte.
Fr.	%			
				Nordostbahn.
15 000 000	4	1. Dez. 1885	1. Juni u. 1. Dez.	1. **Linien der N. O. B.:** Aarau-Zürich-Romanshorn, Rorschach-Romanshorn-Konstanz, Winterthur-Schaffhausen, Koblenz-Bülach-Winterthur, Bülach-Niederglatt-Oberglatt-Örlikon, Dielsdorf-Oberglatt, Niederglatt-Wettingen, Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke-Näfels, Altstetten-Zug-Luzern, Turgi-Koblenz, Glarus-Linththal. 2. **Aarg. Südbahn:** Hälftiger Anteil an den Linien Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee, Brugg-Hendschikon. 3. **Bötzbergbahn:** Hälftiger Anteil an der Linie Brugg-Stein-Pratteln.
20 000 000	4	1. Okt. 1886	1. April u. 1. Okt.	
87 000 000	4	1. Okt. 1887	1. April u. 1. Okt.	
5 000 000	4	1. März 1889	1. Juni u. 1. Dez.	
1 837 500	4½	1. Jan. 1892	1. Jan.	
10 000 000	3½	31. Aug. 1894	28. Febr. u. 31. Aug.	
7 000 000	3½	15. Juni 1895	15. Juni u. 15. Dez.	
2 000 000	2½	1. Juli 1879	31. Dez.	
750 000	2½	31. Aug. 1879	31. Dez.	
450 000	2½	18. März 1881	31. Dez.	
450 000	4½	1. Juli 1879	31. Dez.	
3 000 000	4	30. April 1880/6. Nov. 1883	30. April	Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn, inkl. Rollmaterial.
3 600 000	2—3*	15. Febr. 1889	15. Febr.	—
350 000	2—3*	15. Febr. 1891	15. Febr.	—
180 000	2—3*	15. Febr. 1892	15. Febr.	—
330 000	2—3*	15. Febr. 1893	15. Febr.	—
460 000	2—3*	15. Febr. 1894	15. Febr.	—
80 000	2—3*	15. Febr. 1895	15. Febr.	—
157 000	0—4**	30. Sept. 1889	30. Sept.	—
1 660 000	3-3½†	1. Febr. 1892	1. Febr.	—
3 000	3-3½†	1. Juli 1893	1. Febr.	—
180 000	3-3½†	31. Dez. 1894	1. Juli	
157 000	3-3½†	31. Dez. 1894	31. Dez.	—
400 000	zinsfrei	1. Dez. 1892	—	—
400 000	zinsfrei	1. Juni 1893	—	—
325 000	zinsfrei	1. Juni 1894	—	—
1 650 000	3	1. Juni 1894	1. Juni	—
110 000	3	1. Febr. 1895	1. Febr.	—
162 529 500	Total.			

* Verzinslich in den ersten 5 Jahren zu 2 %, in den folgenden 5 Jahren zu 2½ %, in den restlichen 5 Jahren zu 3 %.

** Vom 1. Okt. 1889—30. Sept. 1901 unverzinslich.
Vom 1. Okt. 1901—30. Sept. 1906 zu 2 %.
Vom 1. Okt. 1906—30. Sept. 1911 zu 2½ %.
Vom 1. Okt. 1911—30. Sept. 1916 zu 3 %.
Vom 1. Okt. 1916—30. Sept. 1921 zu 3½ %.
Vom 1. Okt. 1921—30. Sept. 1926 und weiter zu 4 %.

und der Rückzahlungsbedingungen. *(Fortsetzung.)*

Rückzahlungsbedingungen.	Bemerkungen.
Nordostbahn.	
Auf 1. Febr. 1897 rückzahlbar oder von da hinweg bis 1. Febr. 1954 nach Plan zu amortisieren.	
Auf 1. April 1897 rückzahlbar oder von da hinweg bis 1. April 1954 nach Plan zu amortisieren.	
Vom 1. April 1897 — 1. Okt. 1954 planmäßig zu amortisieren; die N. O. B. ist aber berechtigt, das Anleihen vom 1. April 1897 an auf 6 Monate ganz oder teilweise zu künden.	
Vom 1. Juni 1897 — 1. Dez. 1903 gegen halbjährliche Kündigung ganz oder teilweise zu tilgen; bei teilweiser Rückzahlung werden die Titel ausgelost.	
Auf 1. Jan. 1904 ohne weitere Kündigung rückzahlbar.	
Vom 31. Aug. 1904 — 31. Aug. 1924 rückzahlbar auf halbjährliche Kündigung.	
Vom 30. Juni 1905 — 30. Juni 1925 rückzahlbar auf halbjährliche Kündigung.	
Am 1. März 1898 und 1899 je Fr. 1 000 000 ohne weiteres zurückzuzahlen. Am 1. Sept. 1899, Am 1. Sept. 1899, Am 31. Mai 1899 } ohne weitere Kündigung zurückzuzahlen.	Subventionsdarleihen für Glarus-Linththal.
Am 30. April 1930 ohne weitere Kündigung rückzahlbar.	
Am 15. Febr. 1904, Am 15. Febr. 1906, Am 15. Febr. 1907, Am 15. Febr. 1908, Am 15. Febr. 1909, Am 15. Febr. 1910 } ohne weitere Kündigung rückzahlbar.	Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn.
Jederzeit rückzahlbar für die N. O. B.; die Titelinhaber können Rückzahlung erst verlangen, nachdem die Verzinsung 5 Jahre zu 4 % erfolgt ist; beidseitige Kündigungsfrist 6 Monate.	Subventionsdarleihen für Dielsdorf-Niederweningen.
Am 1. Febr. 1902, Am 1. Juli 1903, Am 31. Dez. 1904, Am 31. Dez. 1904 } ohne weitere Kündigung zurückzuzahlen.	Subventionsdarleihen für Thalweil-Zug.
Am 1. Nov. 1904 sind Fr. 731 250 ohne Kündigung rückzahlbar in bar oder in 4 % N. O. B.-Obligationen, die nach 12 Jahren voll wieder einzulösen sind; Fr. 393 750 werden mit der von der Bahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen in 10 jährlichen Raten zu leistenden Betriebssubvention kompensiert.	Subventionsdarleihen für Etzweilen-Schaffhausen.
Am 1. Juni 1904, Am 1. Febr. 1905 } ohne weitere Kündigung zurückzuzahlen.	Subventionsdarleihen für Eglisau-Schaffhausen.††

† Verzinslich 1.— 3. Jahr zu 3 %, 4.— 7. Jahr zu $3^1/_4$ %, 8.— 10. Jahr zu $3^1/_2$ %.

†† Vom Kanton Zürich sind noch einzuzahlen: Fr. 120 000 auf 1. Febr. 1896; Zinsfuss 3 %. Fr. 120 000 auf 1. Febr. 1897; Zinsfuss 3 %.

Beilage XVII a.

Bezahlte Aktiendividenden.

Jura-Simplon-Bahn.

Jahr.	Prioritätsaktien. Durchschnittliches Kapital.	Prioritätsaktien. Dividenden absolut.	Prioritätsaktien. Dividenden in %	Stammaktien. Durchschnittliches Kapital.	Stammaktien. Dividenden absolut.	Stammaktien. Dividenden in %	Zusammen. Durchschnittliches Kapital.	Zusammen. Dividenden absolut.	Zusammen. Dividenden in %
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1868	5 361 000	225 000	4,20	74 443 000	353 631	0,47	79 804 000	578 631	0,73
1869	5 361 000	250 800	4,68	74 443 000	435 599	0,58	79 804 000	686 399	0,86
1870	5 361 000	345 000	6,43	73 980 000	676 882	0,91	79 341 000	1 021 882	1,29
1871	5 361 000	526 000	9,81	73 980 000	1 423 589	1,92	79 341 000	1 949 589	2,46
1872	—	—	—	91 625 000	1 807 362	1,97	91 625 000	1 807 362	1,97
1873	—	—	—	96 332 600	1 776 889	1,84	96 332 600	1 776 889	1,84
1874	2 800 000	140 000	5,00	112 444 199	634 376	0,56	115 244 199	774 376	0,67
1875	7 000 000	350 000	5,00	114 466 965	513 956	0,45	121 466 965	863 956	0,71
1876	11 200 000	574 000	5,12	119 941 650	984 383	0,82	131 141 650	1 558 383	1,19
1877	12 600 000	630 000	5,00	121 570 200	227 095	0,19	134 170 200	857 095	0,64
1878	14 000 000	700 000	5,00	121 572 000	52 895	0,04	135 572 000	752 895	0,55
1879	14 000 000	700 000	5,00	121 847 000	66 495	0,05	135 847 000	766 495	0,56
1880	14 000 000	700 000	5,00	125 797 000	405 680	0,32	139 797 000	1 105 680	0,79
1881	14 000 000	700 000	5,00	130 914 500	440 064	0,34	144 914 500	1 140 064	0,79
1882	14 000 000	700 000	5,00	134 102 000	799 769	0,60	148 102 000	1 499 769	1,01
1883	14 000 000	343 000	2,45	134 102 000	1 324 243	0,99	148 102 000	1 667 243	1,12
1884	14 000 000	350 000	2,50	134 102 000	1 128 888	0,84	148 102 000	1 478 888	1,00
1885	14 000 000	350 000	2,50	134 102 000	1 377 024	1,03	148 102 000	1 727 024	1,17
1886	14 000 000	700 000	5,00	134 102 000	1 372 486	1,02	148 102 000	2 072 486	1,40
1887	14 000 000	700 000	5,00	134 102 000	1 602 046	1,19	148 102 000	2 302 046	1,55
1888	14 000 000	700 000	5,00	134 652 684	1 756 772	1,36	148 652 684	2 456 772	1,65
1889	14 000 000	700 000	5,00	137 102 000	2 115 114	1,54	151 102 000	2 815 114	1,86
1890	52 000 000	2 340 000	4,50	48 000 000	560 000	1,17	100 000 000	2 900 000	2,90
1891	52 000 000	1 248 000	2,40	49 120 000	—	—	101 120 000	1 248 000	1,23
1892	52 000 000	780 000	1,50	49 120 000	—	—	101 120 000	780 000	0,77
1893	52 000 000	2 080 000	4,00	49 120 000	—	—	101 120 000	2 080 000	2,06
1894	52 000 000	2 340 000	4,50	49 120 000	1 964 800	4,00	101 120 000	4 304 800	4,26
1895	52 000 000	2 340 000	4,50	49 120 000	1 964 800	4,00	101 120 000	4 304 800	4,26
Im Durchschnitt	19 108 714	768 278	4,02	100 832 992	920 173	0,91	119 941 706	1 688 451	1,40

Die Angaben für die Jahre 1868—1889 beziehen sich auf alle diejenigen Linien, welche anno 1890 in das Eigentum der fusionierten Gesellschaft „Jura-Simplon-Bahn“ übergegangen sind.

Für die von 1855—1867 im Betrieb gestandenen Bahnstrecken sind vollständige Angaben nicht vorhanden.

Dem Stammaktienkapital sind für die Jahre 1875—1889 Fr. 14,000,000 für die Bern-Luzern-Bahn beigefügt.

Bezahlte Aktiendividenden.

Nordostbahn.

Jahr.	Prioritätsaktien.			Stammaktien.			Zusammen.		
	Durchschnittliches Kapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %	Durchschnittliches Kapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %	Durchschnittliches Kapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1857	—	—	—	28 708 000	1 291 860	4,50	28 708 000	1 291 860	4,50
1858	—	—	—	28 708 000	1 090 904	3,80	28 708 000	1 090 904	3,80
1859	—	—	—	28 708 000	1 435 400	5,00	28 708 000	1 435 400	5,00
1860	—	—	—	28 708 000	1 722 480	6,00	28 708 000	1 722 480	6,00
1861	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1862	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1863	—	—	—	28 708 000	2 081 330	7,25	28 708 000	2 081 330	7,25
1864	—	—	—	28 708 000	2 009 560	7,00	28 708 000	2 009 560	7,00
1865	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1866	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1867	—	—	—	28 708 000	2 153 100	7,50	28 708 000	2 153 100	7,50
1868	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1869	—	—	—	28 708 000	2 153 100	7,50	28 708 000	2 153 100	7,50
1870	—	—	—	28 708 000	2 009 560	7,00	28 708 000	2 009 560	7,00
1871	—	—	—	28 708 000	2 583 720	9,00	28 708 000	2 583 720	9,00
1872	—	—	—	28 708 000	2 296 640	8,00	28 708 000	2 296 640	8,00
1873	—	—	—	31 031 000	2 482 480	8,00	31 031 000	2 482 480	8,00
1874	—	—	—	33 354 000	2 668 320	8,00	33 354 000	2 668 320	8,00
1875	—	—	—	36 842 625	2 947 410	8,00	36 842 625	2 947 410	8,00
1876	1 375 000	82 500	6,00	39 000 000	1 170 000	3,00	40 375 000	1 252 500	3,10
1877	11 000 000	—	—	39 000 000	—	—	50 000 000	—	—
1878	11 000 000	—	—	39 000 000	—	—	50 000 000	—	—
1879	11 000 000	—	—	39 000 000	—	—	50 000 000	—	—
1880	11 000 000	635 800	5,78	42 000 000	—	—	53 000 000	635 800	1,20
1881	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1882	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1883	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1884	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1885	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1886	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	—	—	53 000 000	660 000	1,25
1887	11 000 000	660 000	6,00	42 000 000	840 000	2,00	53 000 000	1 500 000	2,83
1888	16 882 950	924 733	5,48	42 000 000	1 890 000	4,50	58 882 950	2 814 733	4,78
1889	21 089 400	1 154 875	5,48	42 000 000	2 520 000	6,00	63 089 400	3 674 875	5,82
1890	26 000 000	1 560 000	6,00	42 000 000	2 520 000	6,00	68 000 000	4 080 000	6,00
1891	26 000 000	1 300 000	5,00	43 253 278	2 156 397	4,99	69 253 278	3 456 397	4,99
1892	26 000 000	1 950 000	7,50	47 443 797	3 604 971	7,60	73 443 797	5 554 971	7,56
1893	26 000 000	1 456 000	5,60	52 777 444	2 913 985	5,52	78 777 444	4 369 985	5,55
1894	26 000 000	1 560 000	6,00	54 000 000	3 240 000	6,00	80 000 000	4 800 000	6,00
1895	26 000 000	1 716 000	6,60	54 000 000	3 564 000	6,60	80 000 000	5 280 000	6,60
Im Durchschnitt	8 109 392	434 758	5,36	36 658 039	1 661 841	4,53	44 767 431	2 096 599	4,68

Für die von 1847—1856 betriebenen Linien der Nordostbahn fehlen genaue Ziffern über Aktienkapital und Dividenden.

Beilage XVII c.

Bezahlte Aktiendividenden.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Jahr.	Prioritätsaktien.			Stammaktien.			Zusammen.		
	Durchschnittliches Kapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %	Durchschnittliches Kapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %	Durchschnittliches Kapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1860	12 500 000	312 500	2,50	22 500 000	—	—	35 000 000	312 500	0,89
1861	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1862	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1863	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1864	12 500 000	—	—	22 500 000	—	—	35 000 000	—	—
1865	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1866	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1867	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1868	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1869	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1870	17 500 000	—	—	22 500 000	—	—	40 000 000	—	—
1871	17 500 000	437 500	2,50	22 500 000	—	—	40 000 000	437 500	1,09
1872	17 500 000	866 250	4,95	22 500 000	—	—	40 000 000	866 250	2,17
1873	17 500 000	350 000	2,00	22 500 000	—	—	40 000 000	350 000	0,87
1874	17 199 300	343 986	2,00	22 500 000	—	—	39 699 300	343 986	0,86
1875	17 199 000	550 368	3,20	22 500 000	—	—	39 699 000	550 368	1,39
1876	17 199 000	343 980	2,00	22 500 000	—	—	39 699 000	343 980	0,86
1877	17 199 000	275 184	1,60	22 500 000	—	—	39 699 000	275 184	0,69
1878	17 199 200	343 984	2,00	22 500 000	—	—	39 699 200	343 984	0,86
1879	17 500 000	437 500	2,50	22 500 000	—	—	40 000 000	437 500	1,09
1880	17 500 000	525 000	3,00	22 500 000	—	—	40 000 000	525 000	1,31
1881	17 500 000	612 500	3,50	22 500 000	—	—	40 000 000	612 500	1,53
1882	17 500 000	612 500	3,50	22 500 000	—	—	40 000 000	612 500	1,53
1883	17 500 000	805 000	4,60	22 500 000	—	—	40 000 000	805 000	2,01
1884	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	—	—	40 000 000	875 000	2,19
1885	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	450 000	2,00	40 000 000	1 325 000	3,31
1886	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	562 500	2,50	40 000 000	1 437 500	3,59
1887	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	562 500	2,50	40 000 000	1 437 500	3,59
1888	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	956 250	4,25	40 000 000	1 700 000	4,25
1889	17 500 000	875 000	5,00	22 500 000	1 125 000	5,00	40 000 000	2 000 000	5,00
1890	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	956 250	4,25	40 000 000	1 700 000	4,25
1891	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	450 000	2,00	40 000 000	1 193 750	2,98
1892	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	540 000	2,40	40 000 000	1 283 750	3,21
1893	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	787 500	3,50	40 000 000	1 531 250	3,83
1894	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	900 000	4,00	40 000 000	1 643 750	4,11
1895	17 500 000	743 750	4,25	22 500 000	843 750	3,75	40 000 000	1 587 500	3,97
Im Durchschnitt	16 763 764	455 486	2,72	22 500 000	225 937	1,00	39 263 764	681 423	1,74

Für die Jahre 1857—1859 liegen genaue Angaben über Aktienkapital und Dividenden nicht vor.

Beilage XVII d.

Bezahlte Aktiendividenden.

Jahr.	Centralbahn.			Gotthardbahn.		
	Durchschnittliches Aktienkapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %	Durchschnittliches Aktienkapital.	Dividenden absolut.	Dividenden in %
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	
1859	37 117 500	1 670 287	4,50			
1860	37 617 500	1 880 875	5,00			
1861	37 617 500	2 257 050	6,00			
1862	37 617 500	1 956 110	5,20			
1863	37 617 500	2 106 580	5,60			
1864	37 617 500	2 106 580	5,60			
1865	37 617 500	2 106 580	5,60			
1866	37 617 500	2 106 580	5,60			
1867	37 617 500	2 106 580	5,60			
1868	37 617 500	2 407 520	6,40			
1869	37 617 500	2 557 990	6,80			
1870	37 617 500	2 557 990	6,80			
1871	37 617 500	3 385 575	9,00			
1872	37 617 500	3 385 575	9,00			
1873	37 617 500	3 385 575	9,00			
1874	37 617 500	3 009 400	8,00			
1875	50 000 000	2 500 000	5,00			
1876	50 000 000	2 250 000	4,50			
1877	50 000 000	1 000 000	2,00			
1878	50 000 000	—	—			
1879	50 000 000	—	—			
1880	50 000 000	1 600 000	3,20			
1881	50 000 000	1 800 000	3,60			
1882	50 000 000	2 000 000	4,00	17 000 000	425 000	2,50
1883	50 000 000	2 000 000	4,00	34 000 000	850 000	2,50
1884	50 000 000	1 900 000	3,80	34 000 000	850 000	2,50
1885	50 000 000	2 000 000	4,00	34 000 000	1 190 000	3,50
1886	50 000 000	2 250 000	4,50	34 000 000	1 190 000	3,50
1887	50 000 000	2 500 000	5,00	34 000 000	1 700 000	5,00
1888	50 000 000	2 800 000	5,60	37 000 000	2 160 000	5,84
1889	50 000 000	3 300 000	6,60	37 000 000	2 568 000	6,94
1890	50 000 000	3 200 000	6,40	37 000 000	2 228 000	6,02
1891	50 000 000	2 200 000	4,40	43 750 000	2 550 000	5,83
1892	50 000 000	2 000 000	4,00	45 000 000	2 800 000	6,22
1893	50 000 000	2 500 000	5,00	45 000 000	3 000 000	6,67
1694	50 000 000	2 750 000	5,50	50 000 000	3 700 000	7,40
1895	50 000 000	3 250 000	6,50	50 000 000	3 700 000	7,40
Im Durchschnitt	44 631 892	2 237 482	5,01	37 982 142	2 065 071	5,44
	Von 1853 bis zum 10. Juli 1858 (Eröffnung des Hauensteintunnels) geschah die Verzinsung der Aktien zu Lasten des Baucontos mit 4 % per Jahr.			Während der Bauperiode von 1872 bis 1. Juni 1882 wurde das Aktienkapital mit 6 % per Jahr zu Lasten des Baucontos verzinst.		

Vergleichung der verzinslichen

Bezeichnungen.	Einheit.	Jura-Simplon-Bahn.	Nordostbahn, inklusive Gemeinschaftslinien.
a. Ergebnisse für die Bahngesellschaften.			
Durchschnittliches Kapital im Jahr 1886 . . .	Fr.	313 133 932	194 739 833
" " " " 1887 . . .	"	312 855 713	194 375 667
" " " " 1888 . . .	"	315 097 848	196 101 950
" " " " 1889 . . .	"	319 436 358	203 843 650
" " " " 1890 . . .	"	273 499 402	212 920 167
" " " " 1891 . . .	"	273 560 883	214 060 528
" " " " 1892 . . .	"	281 190 467	219 443 979
" " " " 1893 . . .	"	280 681 191	228 194 027
" " " " 1894 . . .	"	286 703 460	234 602 416
" " " " 1895 . . .	"	298 372 459	242 589 695
" " in den 10 Jahren . .	"	295 453 171	214 087 191
Gesamt-Reinertrag im Jahr 1886	Fr.	8 691 618	7 727 096
" " " 1887	"	8 976 685	6 879 388
" " " 1888	"	9 473 614	9 010 384
" " " 1889	"	8 796 920	9 996 661
" " " 1890	"	9 827 842	10 578 789
" " " 1891	"	7 478 184	9 620 444
" " " 1892	"	7 972 141	9 198 493
" " " 1893	"	9 269 570	10 413 806
" " " 1894	"	9 875 413	10 972 590
" " " 1895	"	11 867 355	11 451 116
" " Durchschnitt der 10 Jahre	"	9 222 934	9 584 877
Reinertrag in % des Anlagekapitals pro 1886 .	%	2,77	3,97
" " " " " " 1887 .	"	2,87	3,54
" " " " " " 1888 .	"	3,01	4,59
" " " " " " 1889 .	"	2,75	4,90
" " " " " " 1890 .	"	3,59	4,97
" " " " " " 1891 .	"	2,73	4,49
" " " " " " 1892 .	"	2,83	4,19
" " " " " " 1893 .	"	3,30	4,56
" " " " " " 1894 .	"	3,44	4,68
" " " " " " 1895 .	"	3,98	4,72
" " " im Durchschnitt der 10 Jahre	"	3,12	4,48
b. Ergebnisse für den Bund.		**1903.**	**1903.**
Anlagekapital bei einem Zinsfuß von 4 % . . .	Fr.	286 236 440	249 067 069
" " " " " 3½ % . .	"	301 301 516	262 175 862
" " " " " 3 % . . .	"	316 366 592	275 284 655
Reinertrag gemäß Beilagen XIII *a*, *b* und *c* . .	Fr.	11 816 157	10 220 146
Reinertrag in % des Anlagekapitals bei 4 % Zins	%	4,13	4,10
" " " " " " 3½ % "	"	3,92	3,90
" " " " " " 3 % "	"	3,73	3,71

Anmerkung. Die Subventionen und die Anteile derselben

Kapitalien und der Gesamt-Reinerträge.

Beilage XVIII.

Centralbahn, inklusive Gemeinschafts-linien.	Vereinigte Schweizer-bahnen.	Gotthard-bahn.	Wohlen-Bremgarten (Anteil der Gemeinde Bremgarten).	Zusammen.
151 401 520	80 671 425	124 572 626	233 522	864 752 858
150 632 148	80 475 425	125 025 625	233 522	863 598 100
149 778 424	80 225 550	128 083 300	233 522	869 520 594
149 191 976	80 016 625	128 063 500	233 522	880 785 631
150 639 474	79 818 000	128 017 000	233 522	845 157 565
151 724 109	79 619 475	136 257 500	233 522	855 456 017
156 409 645	80 581 925	143 553 600	233 522	881 413 138
160 477 075	82 383 075	143 522 500	233 522	895 491 390
160 476 210	83 934 125	148 383 100	233 522	914 332 833
160 966 647	84 485 575	149 541 250	233 522	936 189 148
154 169 723	81 221 120	135 505 000	233 522	880 669 727
6 345 114	3 025 770	4 632 197	— 4 138	30 417 657
6 535 662	3 069 457	5 842 330	— 3 594	31 299 928
6 833 736	3 405 564	5 731 093	— 2 532	34 451 859
7 383 961	3 726 376	6 161 805	— 2 626	36 063 097
7 256 572	3 449 559	6 018 074	— 2 024	37 128 812
5 983 864.	2 840 661	6 515 336	— 1 716	32 436 773
6 116 036	2 576 737	6 660 491	— 2 234	32 521 664
7 023 339	3 225 586	6 849 833	— 1 636	36 780 498
7 191 973	3 399 450	7 698 145	— 1 660	39 135 911
7 545 511	3 388 608	7 378 792	— 3 504	41 627 878
6 821 577	3 210 777	6 348 809	— 2 566	35 186 408
4,19	3,75	3.72	— 1,77	3,52
4,34	3,81	4,67	— 1,54	3,62
4,56	4,25	4,47	— 1,03	3,96
4,95	4,66	4,81	— 1,12	4,10
4,82	4,32	4,70	— 0,87	4,39
3,94	3,57	4,78	— 0,76	3,79
3,91	3,20	4,64	— 0,96	3,69
4,38	3,92	4,77	— 0,70	4,11
4,45	4,05	5,19	— 0,71	4,23
4,69	4,01	4,93	— 1,50	4,45
4,43	3,95	4,69	— 1,10	4,00
1903.	**1903.**	**1909.**	**1903.**	
182 251 149	82 090 949	170 607 413	200 994	970 454 014
191 843 315	86 411 525	179 586 750	211 573	1 021 530 541
201 435 481	90 732 101	188 566 087	222 152	1 072 607 068
8 581 771	3 973 614	7 819 143	— 2 581	42 408 250
4,71	4,84	4,58	— 1,28	4,37
4.47	4,60	4 35	— 1,22	4,15
4,26	4,38	4,15	— 1,16	3,95

am Reinertrag sind in den vorstehenden Ziffern nicht inbegriffen.

Entwicklung der Eisenbahnen auf Schweizergebiet.

Baulängen am Ende der Jahre 1844—1895.

Jahre.	Normalspurige Adhäsionsbahnen mit Lokomotivbetrieb.	Schmalspurige Adhäsionsbahnen mit Lokomotivbetrieb.	Adhäsionsbahnen mit elektrischen Motoren.	Zahnradbahnen mit Lokomotivbetrieb.	Drahtseilbahnen mit elektrischen Motoren.	Drahtseilbahnen mit andern Motoren.	Tramways mit elektrischen Motoren.	Tramways mit andern Motoren.	Total.
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
1844	1 860	—	—	—	—	—	—	—	1 860
1845	1 860	—	—	—	—	—	—	—	1 860
1846	1 860	—	—	—	—	—	—	—	1 860
1847	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1848	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1849	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1850	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1851	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1852	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1853	25 193	—	—	—	—	—	—	—	25 193
1854	38 452	—	—	—	—	—	—	—	38 452
1855	210 330	—	—	—	—	—	—	—	210 330
1856	339 799	—	—	—	—	—	—	—	339 799
1857	518 816	—	—	—	—	—	—	—	518 816
1858	704 010	—	—	—	—	—	—	—	704 010
1859	940 189	—	—	—	—	—	—	—	940 189
1860	1 052 830	—	—	—	—	—	—	—	1 052 830
1861	1 082 607	—	—	—	—	—	—	—	1 082 607
1862	1 156 196	—	—	—	—	—	—	2 850	1 159 046
1863	1 185 164	—	—	—	—	—	—	2 850	1 188 014
1864	1 301 558	—	—	—	—	—	—	5 740	1 307 298
1865	1 321 546	—	—	—	—	—	—	5 740	1 327 286
1866	1 321 546	—	—	—	—	—	—	5 740	1 327 286

Jahre.	Normalspurige Adhäsionsbahnen mit Lokomotivbetrieb.	Schmalspurige Adhäsionsbahnen mit Lokomotivbetrieb.	Adhäsionsbahnen mit elektrischen Motoren.	Zahnradbahnen mit Lokomotivbetrieb.	Drahtseilbahnen mit elektrischen Motoren.	Drahtseilbahnen mit andern Motoren.	Tramways mit elektrischen Motoren.	Tramways mit andern Motoren.	Total.
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
1867	1 321 546	—	—	—	—	—	—	5 740	1 327 286
1868	1 354 125	—	—	—	—	—	—	5 740	1 359 865
1869	1 368 514	—	—	—	—	—	—	5 740	1 374 254
1870	1 420 462	—	—	—	—	—	—	5 740	1 426 202
1871	1 439 168	—	—	5 155	—	—	—	5 740	1 450 063
1872	1 459 158	—	—	5 155	—	—	—	5 740	1 470 053
1873	1 462 912	7 509	—	7 058	—	—	—	5 740	1 483 219
1874	1 596 359	17 816	—	7 058	—	—	—	5 740	1 626 973
1875	1 930 088	35 782	—	19 848	—	—	—	5 740	1 991 458
1876	2 243 244	35 782	—	19 848	—	—	—	7 550	2 306 424
1877	2 419 176	35 782	—	19 848	—	1 928	—	11 730	2 488 464
1878	2 450 337	35 782	—	19 848	—	1 928	—	12 130	2 520 025
1879	2 465 588	35 782	—	19 848	—	2 787	—	12 130	2 536 135
1880	2 452 586	48 313	—	19 848	—	2 787	—	12 130	2 535 664
1881	2 488 841	48 313	—	19 848	—	2 787	—	13 330	2 573 119
1882	2 681 108	48 313	—	19 848	—	2 787	—	22 385	2 774 441
1883	2 733 071	48 313	—	19 848	—	3 386	—	22 504	2 827 122
1884	2 732 206	57 122	—	19 848	—	3 548	—	22 505	2 835 229
1885	2 732 206	57 122	—	19 848	—	3 653	—	22 503	2 835 332
1886	2 751 099	67 965	—	19 848	—	3 901	—	22 503	2 865 316
1887	2 754 636	97 883	—	19 848	—	5 534	—	22 503	2 900 404
1888	2 762 293	139 408	—	28 873	831	5 518	10 374	22 503	2 969 800
1889	2 776 177	241 710	—	36 517	831	7 299	10 374	22 503	3 095 411
1890	2 775 748	323 666	—	53 137	2 355	7 673	10 374	25 635	3 198 588
1891	2 810 508	352 460	7 586	56 318	2 355	8 851	10 374	27 724	3 276 176
1892	2 849 745	388 524	7 586	72 260	2 355	9 619	10 490	27 740	3 368 319
1893	2 871 587	412 694	7 586	97 881	5 981	9 929	13 960	27 740	3 447 358
1894	2 922 705	412 697	11 640	97 881	5 981	9 929	23 739	38 710	3 523 282
1895	*2 949 824	432 003	11 640	97 881	6 791	9 929	29 722	38 710	3 576 500

* Hiervon sind 57 530 Meter im Eigentum ausländischer Staaten und Gesellschaften.

